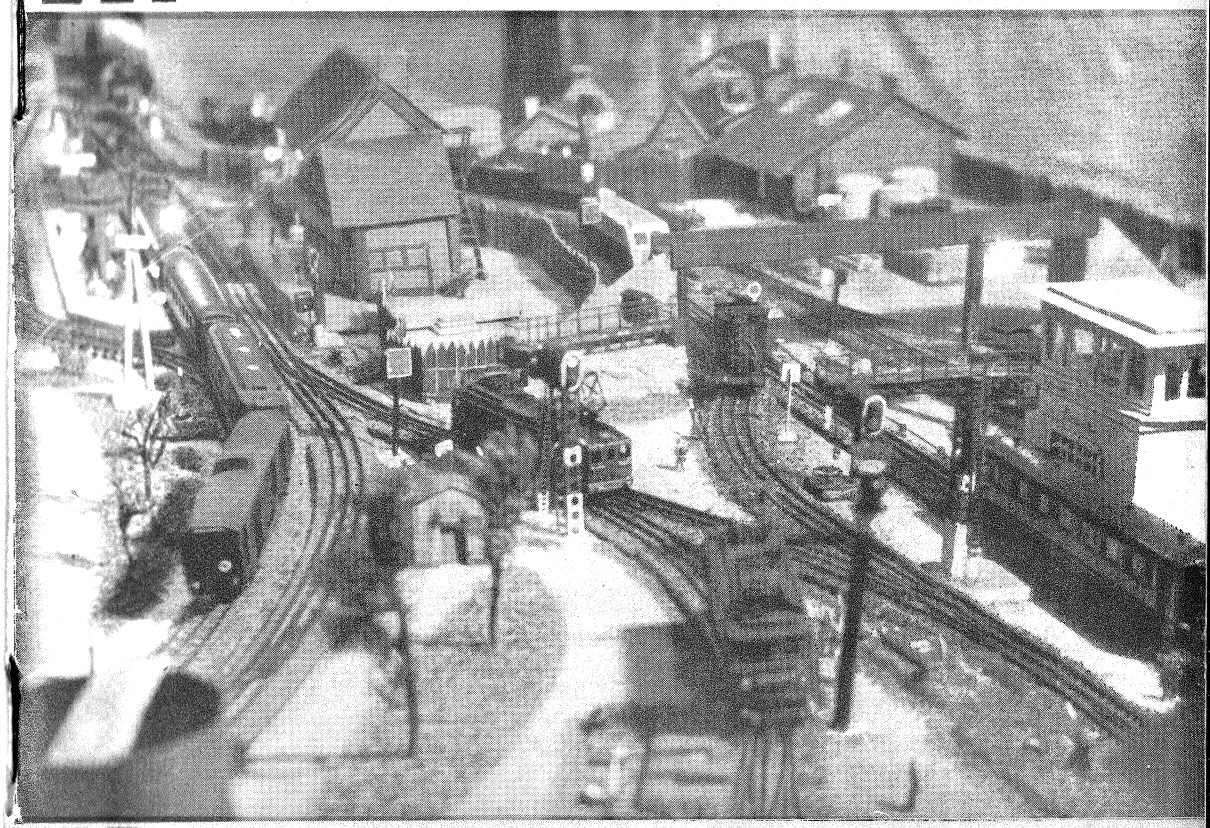
AVRIL 1951

# LOCO-REVUE

LA REVUE DES AMATEURS DE CHEMIN DE FER



LIRE DANS CE NUMÉRO :

Un Réseau Orléanais en HO.
Les 040 du P.O.-MIDI.
Block automatique.
Etc., etc., etc...

N° 92

Prix Frs 80

# AU PELICAN

**45, Passage du Havre** (rue Saint-Lazare). - Rotonde, **PARIS** (9e)

**Téléphone TRInité 55-54**

A l'entresol : **Salle de Démonstration**

**TOUT CE QUI CONCERNE LE CHEMIN DE FER**

TOUTES LES MARQUES DE TRAINS ET LEURS ACCESSOIRES

RÉPARATIONS

AVIONS ET BATEAUX A CONSTRUIRE

:: PIÈCES DÉTACHÉES ET MOTEURS ::

**TOUT CE QUI CONCERNE LE MODÈLE RÉDUIT**

Demandez notre nouvel Album illustré 1949-50 (100 clichés)
Prix : **CENT** frs contre ce montant au C.C.P. CASTAING Paris 6021-47

# " AU MOUSQUETAIRE "

(près place des Ternes)

108, Boulevard de Courcelles, **PARIS** (17e) **Wag. 26-66**

Spécialiste du Train électrique O et H.O

**Dépositaire de :**

**« VUILLAUME », « MINIATRAIN », « JEAN-LOUIS », « V. B. », « J. L. »**

**De la pièce détachée à l'installation complète**

Tous les samedis, à partir de 14 heures, un Spécialiste est à votre entière disposition pour tous renseignements

**Plateau permanent de démonstration « H.O »**

**En O : Toutes marques et accessoires, tous travaux et devis sur demande**



# LOCO-REVUE

**Volume X** **Numéro 92**

**LOCO-REVUE**
**Fondée en 1937**

LE SABLEN
**AURAY**
**(Morbihan)**

**Directeur :**
**J. FOURNEREAU**

**R. C. Lorient 21510**
**Chèques postaux :**
**2081-39 Paris**

**Paraît le 15**
**de chaque mois**

Le numéro :
France ..... **80 fr.**
Etranger ..... **100 fr.**

Abonnement annuel :
France ..... **800 fr.**
Etranger ..... **1000 fr.**

**Tarif publicitaire**
**sur demande**


## TABLE DES MATIÈRES

**AVRIL 1951**


Un Réseau orléanais en HO..... 107
Construction d'une 140 C Ouest..... 111
Pour quel écartement êtes-vous ?..... 115
Le Wagon-Ecole de Block automatique de la S. N. C. F..... 116
Travaux d'Amateurs ..... 117
Signalisation d'une déviation au Block automatique ..... 119
Les 040 du P.O.-MIDI ..... 122
Le langage du sifflet ..... 127
Trucs et Moyens ..... 130


**NOTRE COUVERTURE**

**Vue générale de la gare principale du réseau de M. Goussu.** (Voir article page 107).

(Cliché FREDIERE).


## LOCO-REVUE

EST A VOTRE DISPOSITION EN

**FRANCE:** Dans les principales maisons spécialisées.
**BELGIQUE:** A.B.A.C., 14, place de la Constitution, **Bruxelles.**
**DANEMARK :** Modelgernbanen, Strandvej 4 x, Copenhague ϕ.
**ETATS-UNIS:** A.C. KALMBACH, 1027 North Seventh St., **Milwaukee** 3, Wisconsin, U.S.A.
**GRANDE-BRETAGNE:** PERCIVAL MARSHALL, 23 Great Queen St., **Londres,** W.C.2.
**ITALIE:** FERROVIE, Piazza di Porta, S. Mamolo 3, **Bologne.**
**SUISSE:** R. MARESCOT, 17, ru du Signal, **Lausanne.** C.C.P. II 3541 Lausanne.

N. B. — Il ne reste plus aucun exemplaire des nos 1 à 46 et 50 à 55 inclus de « Loco-Revue ». Afin d'être bien certain d'obtenir votre exemplaire à chaque nouvelle parution, ABONNEZ-vous...

Nous rappelons que tous les textes et clichés doivent nous parvenir au plus tard UN MOIS avant la parution du numéro où ils doivent figurer. Il est rappelé qu'à toutes demandes de renseignements, il doit être joint un timbre pour la réponse.

Prière de joindre **vingt francs** à toute demande de changement d'adresse.

# DE-CI, DE-LA

L'exposition de l'Association Lyonnaise des Modélistes Ferroviaires vient de clore ses portes. Il ne nous est pas possible d'en donner la moindre relation dans ce numéro dont la date de sortie de presse correspond à la date de fermeture de cette grandiose manifestation. D'ores et déjà, nous savons que les stands fourmillaient de visiteurs et qu'un grand succès couronne les efforts des organisateurs. Nous donnerons très prochainement un large compte rendu de cette exposition, qui montrera à nos lecteurs l'ampleur des moyens mis en œuvre et l'excellence des modèles exposés.

■

A l'occasion de la Foire-Exposition d'Orléans, qui s'est tenue du 7 au 15 avril, le réseau en H0 de MM. Grellier et René Claude a été présenté à nouveau au public orléanais et de la région, ainsi qu'un certain nombre de maquettes ferroviaires. Nous donnerons dans un prochain numéro tous les détails sur cette intéressante manifestation qui a fait courir tout Orléans.

■

Al. Kalmbach, le sympathique éditeur de « Model Railroader », vient de publier une plaquette extrêmement intéressante sur les modèles réduits ferroviaires aux U.S.A. Cette plaquette, bourrée de chiffres, de renseignements et de statistiques, nous donne les pourcentages d'amateurs dans les différents écartements; ce qu'ils ont dépensé pendant l'année pour leur « Hobby », etc., etc... Nous nous plaisons à en extraire les chiffres suivants :

L'amateur moyen américain a 30 ans, est marié et dépense une moyenne de 100 dollars par an pour ses réalisations ferroviaires.

Sur 100 amateurs : 15 % sont des chefs d'entreprise; 22 % des professionnels; 8,5 % des secrétaires; 0.8 % des fermiers; 19,9 % des travailleurs spécialisés; 4 % des manœuvres; 22 % des étudiants et 7,3 % des fonctionnaires.

Les différents écartements sont représentés par les pourcentages suivants :

Ecart T.T. : 1,7 %; Ecart HO : 69,3 %; Ecart 00 : 2,1 %; Ecart S 3,4 %; Ecart 0 : 22,2 %.

Et les moyennes annuelles des achats effectués par les amateurs se répartissant comme suit :

T.T. : 63 dollars; H.O. : 96 dollars; 0.0. : 65 dollars; S. : 78 dollars; 0. : 123 dollars.

On trouve 7 % d'amateurs de moins de 15 ans; 12 % de 15 à 25 ans; 19 % de 25 à 29 ans; 16 % de 30 à 34 ans; 13 % de 35 à 39 ans; 8 % de 40 à 44 ans; 6 % de 45 à 49 ans; 2 % de 50 à 54 ans; 1,2 % de 56 à 59 ans; 0,8 % de 10 à 64 ans; 0,4 % au-dessus de 65 ans.

■

### UNE INFORMATION D'ORDRE « ÉLECTRIQUE » POUR VARIER UN PEU

Le Chicago, Milwaukee and Saint-Paul Railway a publié dans le « Railway Electrical Enginer » de novembre les résultats de l'électrification avec voies non soudées.

On peut en retenir ces quelques lignes :

Traction en courant continu 600 volts.

Tension aux sous-stations, 138.000 volts TRI.

Abaissement par les sous-stations à 3.000 TRI.

Alimentation des caténaires en 660 volts continu (commutatrices) ou redressé.

Utilisation de plus en plus ample des redresseurs de 3.000/660 volts, 3.000 KW avec contrôle par grille, qui permet de varier la tension d'alimentation de la locomotive (660/600 volts).

Câble à haute tension souterrain de 138.000 volts, étudié par la Cie Edison, sous plomb. papier isolé et imprégné.

Electrolyse constatée de la caténaire, surtout sur les voies utilisées également pour la traction à vapeur, l'humidité et la suie sont néfastes.

Courants vagabonds dans les haubans atteignant 4 ampères sous 20 volts, soit 80 watts. Il faut supprimer toute liaison entre la voie, les massifs et supports de caténaires en utilisant un câble de retour négatif.

Le tracé de la voie (nombreuses courbes) influence les pertes en raison du plus grand effort demandé aux isolateurs.

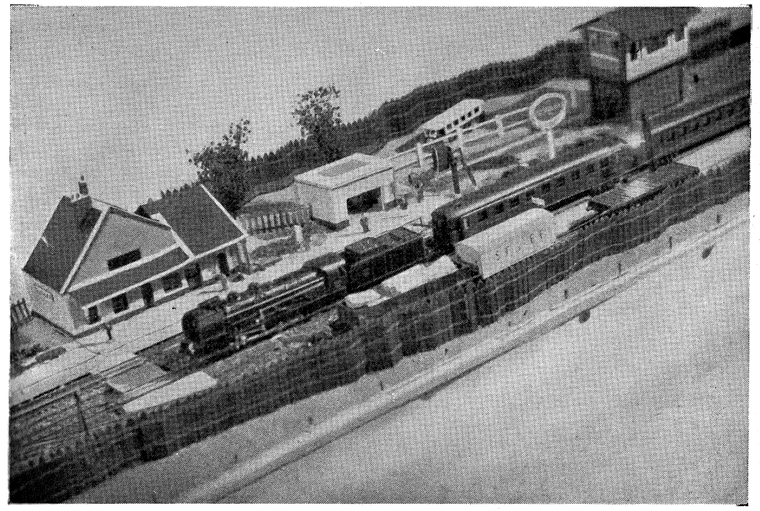




# UN RÉSEAU ORLÉANAIS EN "HO"

Ne disposant que d'un grenier non aménagé et non parqueté, il m'a été impossible d'installer mon réseau de meilleure façon ni de le faire plus grand.

Cette installation, fixée sur contreplaqué et surélevée de 65 cms, longue de 4 mètres avec des rayons de 1 mètre, comporte un plateau de 2 m. 50 sur 1 m. 25. Deux voies, une montante, une descendante relient la gare principale de Montfort à celle de Plaisance. Une troisième voie pour auto-rail passe en saut de mouton au-dessus des deux voies sur un pont de fer et, après arrêt à Hauterive, reprend, à la station Plaisance, la voie normale descendante, doublée à cet endroit.



**La Gare de passage** (Cliché FREDIERE).

La voie a été montée en partie par mes soins ainsi que les aiguillages, le plateau gare est presque en totalité en rail VB, et la voie pour auto-rail en rail BLZ.

Il existe deux dépôts, un pour machines électriques avec trois voies, l'autre pour machines à vapeur avec deux voies. La gare marchandises comporte deux bâtiments avec voies de triage. Une passerelle, surplombant toutes les voies, permet aux piétons d'accéder à la gare de Montfort, et un passage à niveau nous conduit au petit village récemment construit.

Le décor, arbustes, fougères, plates-bandes, etc... agrémentent le réseau, une quarantaine de personnages, voyageurs et employés, lui donne une vie fort active.

Les aiguilles, 19 en tout, sont commandées partie automatiquement, partie par tringles, ce qui corse la manœuvre.

Les quais ne sont malheureusement pas assez longs, la place manquant surtout pour les trains comportant plus de cinq voitures.

Trois postes d'aiguillages, un au triage, un second à la sortie de la gare princi-

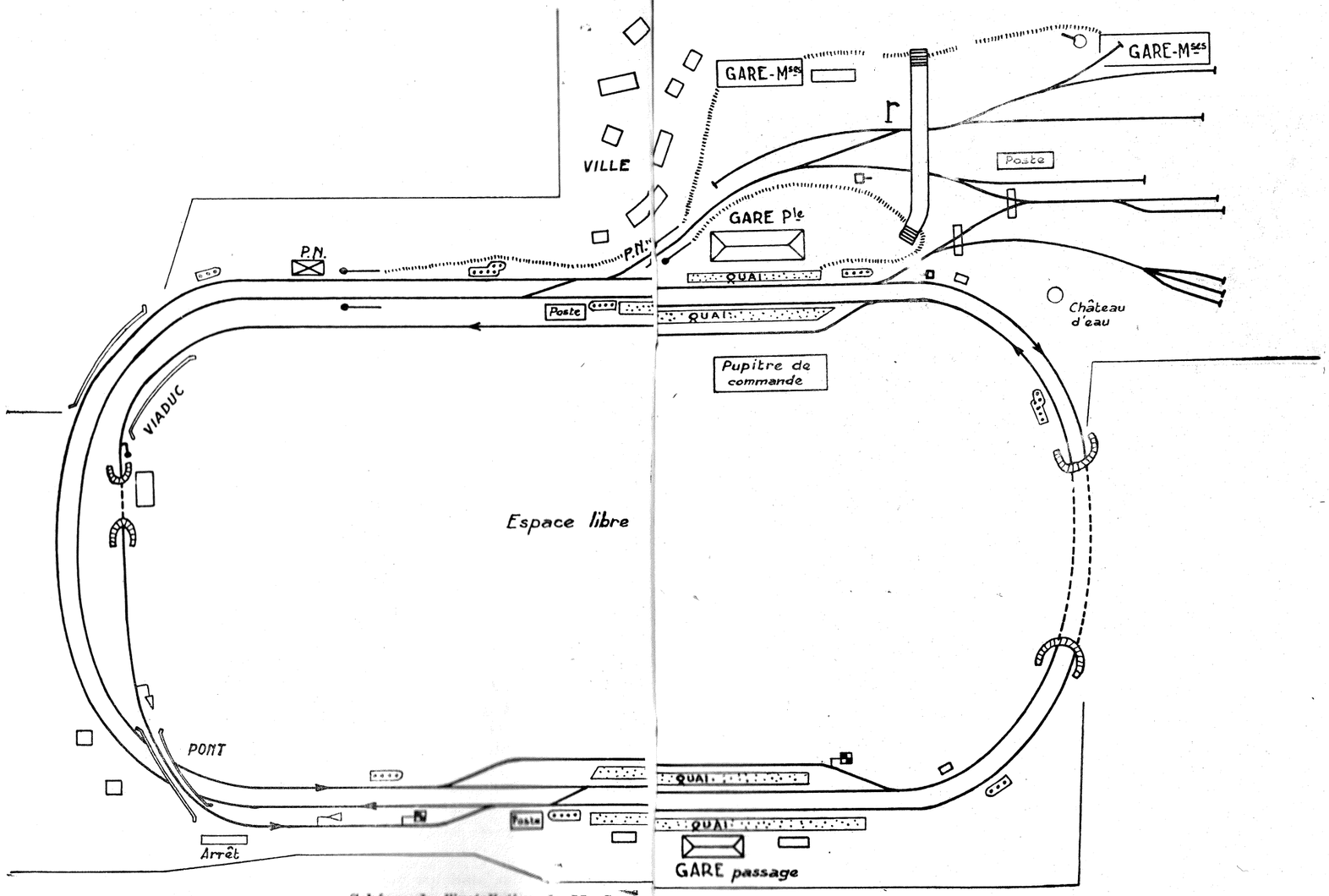
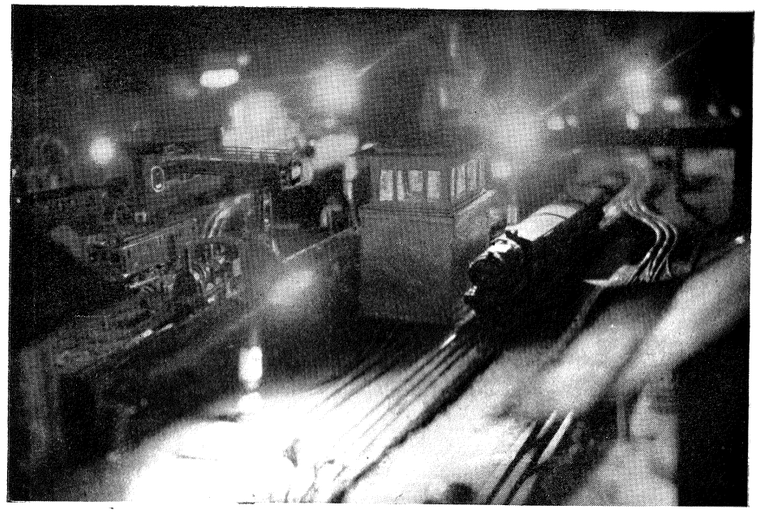



Schéma de l'installation de M. Goussu — Réseau en « H0 »

pale et un à la gare de passage, assurent la circulation des trains.

Le matériel comprend une rame de trois voitures voyageurs OCEM 1re, 2e et 3e classes, un fourgon poste, un fourgon marchandises.



**La Gare principale la nuit.** (Cliché FREDIERE).

Une seconde rame se compose de quatre voitures Nord, dont une voiture mixte et un fourgon poste, le tout éclairé.

En marchandises, le matériel, plus nombreux et plus varié (16 unités) garnit avantageusement les voies de garage: plateaux, wagon-foudre, bi-foudres, wagon américain, tombereau, etc...

En traction, côté vapeur, une 030 Midi N° 804, construction Lenoble, et une 231 H du Sud-Ouest. Côté électrique, une BB 8100 et une 202 Midi, deux autorails, un du Jura, un autre de ma conception. Le parc traction s'enrichira bientôt d'un tracteur BDR et d'un auto-rail Renault et ensuite d'une CC 7001.

L'éclairage — gares, voies de triage, bâtiments, maisons, Y, BIF, passages à niveau, indication de vitesse — a été très poussé ainsi que la signalisation par blocs ou par carrés.

En gare principale, deux passerelles à signaux commandent l'entrée et la sortie des deux dépôts, puis les carrés violets l'accès aux voies. En pleine voie, les blocs signaux avec feux vert, rouge, jaune, double jaune, double rouge assurent la protection des trains et des aiguilles. Pour l'instant, ils sont commandés par cantonnement et retour au rail; bientôt, ils agiront par électro-aimants. J'espère que les trains obéiront également automatiquement aux signaux d'ici peu.

Sur le tableau de commandes sont alignés les boutons des vingt-cinq cantonnements, les contacteurs d'aiguilles, les inverseurs de marche, les rhéostats et différentes prises de courant, ce qui forme un bel ensemble.

Et lorsque la nuit est faite, toutes les lumières allumées, que deux trains circulent avec les rames éclairées, c'est vraiment un spectacle merveilleux et réconfortant. D'aucuns pourront peut-être nous traiter de fous ou de gâteux, mais nous autres modellistes, savons ce qu'est le prix des centaines d'heures passées à la réalisation de notre rêve... voir circuler sur son réseau des modèles que certains qualifieront de jouets d'enfants.

J. GOUSSU.





# CONSTRUCTION D'UNE 140-C OUEST

## TYPE CONSOLIDATION

A l'heure de mettre sous presse, les dessins nécessaires à l'illustration et à la compréhension du texte sur la construction de cette machine n'étant pas entièrement terminés, nous commencerons cette description par le montage du tender.

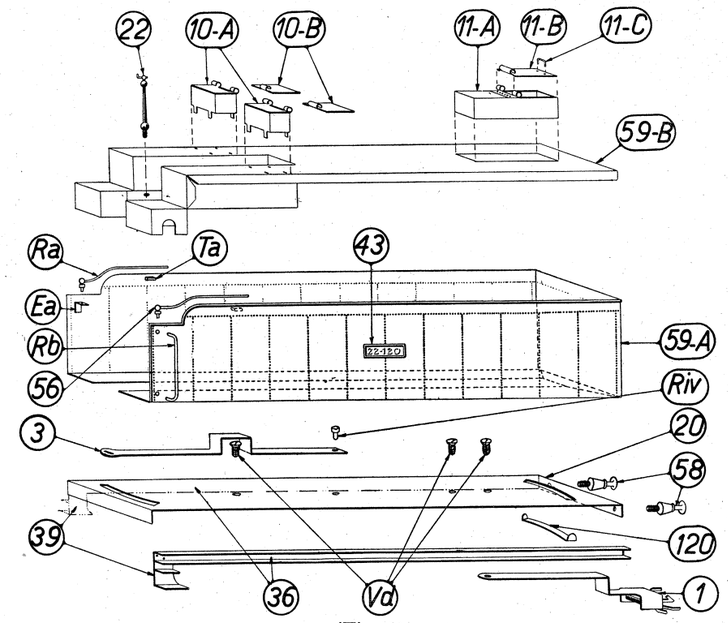
Ainsi que nos lecteurs le savent, les 140-C Ouest 101 à 370 sont attelées à des tenders de 18 m³ dont la silhouette générale est celle des tenders de 22 m³ attelés aux Pacifics de cette même région.

Nous reprendrons donc la description donnée sur ce tender, il y a pas mal de temps, en en modifiant certains points et en ramenant les cotes à celles des tenders de 18 m³, dont nos lecteurs trouveront par ailleurs un diagramme détaillé à l'échelle de 1/86e (page 114).

## CONSTRUCTION DU TENDER

**Châssis.** — Prendre un châssis de tender de Pacific (pièce n° 20 du schéma 1), le couper en son milieu et lui enlever une bande de 30 mm. de large pour le ramener aux cotes du châssis de 18 m³, soit 153 mm. Deux longerons n° 36 du tender de Pacific, réduits à la même longueur, seront soudés sous le châssis après avoir été munis de marchepieds (n° 39). Les vis (vd) seront ensuite mises en place (pivots de boggies et pivot d'attelage arrière). Un rivet (RIV) maintiendra en place l'attelage Loco-Tender (3), qui sera placé sur le dessus du châssis. Enfin, en dessous, placer la glissière de l'attelage (120), dont les extrémités seront soit soudées, soit reliées après leur passage dans les fentes respectives.

Pour les amateurs désirant remplacer l'attelage automatique par un attelage à l'échelle, il leur suffira de percer deux




(Fig. 1)

trous de 1 mm. l'un au-dessous de l'autre sur le milieu de la plaque de tamponnement arrière et de terminer la fente au petit burin et à la lime-aiguille.

### CONSTRUCTION DE LA CAISSE

Le tour de caisse est constitué par une bande de tôle rivetée (59 a), qui sera mise

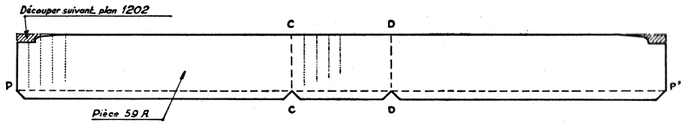



Fig. 2. — **Découpage et cambrage**

en forme suivant les dimensions données par le diagramme au 1/86e. (Il suffit de doubler ces dimensions pour obtenir les cotes en 0) ou mieux par le plan au 1/43e nº 1220 B, édité par « Loco-Revue ».

Suivant le croquis de la figure 2, donner deux coups de cisaille en C et en D (partie inférieure), afin de permettre le pliage de la tôle.

**Primo :** Pour cambrer les rebords intérieurs de la caisse, ligne P P';

**Secundo :** Pour le cambrage définitif de la caisse, ligne C C' et D D'.

Deux autres coups de cisailles seront donnés en C et en D, partie supérieure, pour permettre d'évaser légèrement le

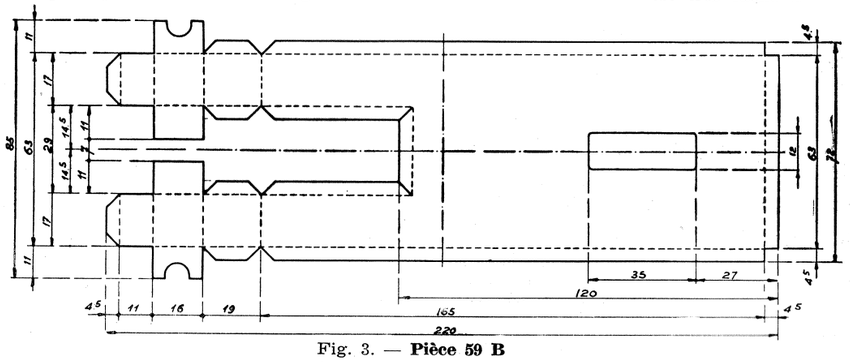



Fig. 3. — **Pièce 59 B**

haut du tour de caisse et lui donner ainsi l'aspect typique du tender de 18 m³ (voir figure au 1/86e ou plan au 1/43e). L'on procédera alors au cambrage du tour de caisse et à l'évasement de la bordure supérieure, cet évasement provoquant un manque de métal aux deux angles C et D, il conviendra de découper deux petites plaquettes triangulaires qui seront soudées à cet emplacement.

Le tour de caisse sera bordé à sa partie supérieure d'un fil de laiton de 7/10es ainsi que les parties verticales situées à l'avant.

Ce fil, soigneusement soudé, depra être sérieusement nettoyé pour éviter l'excédent de soudure. Le tour de caisse une fois terminé sera enfin soudé intérieurement sur le châssis.

L'intérieur du tender se compose de deux parties (figures 3 et 4). La première partie, représentant le dessus du tender, sera prise dans une feuille de tôle de 190 × 85 et tracée suivant le croquis ci-dessus, en ce qui concerne la partie gauche. Nous ne nous occuperons pas de l'ouverture figurant sur la partie droite, puisqu'aussi bien ce tender n'en comporte pas. Cette tôle sera pliée et cambrée suivant la vue perspective ci-dessous (Fig. 3).

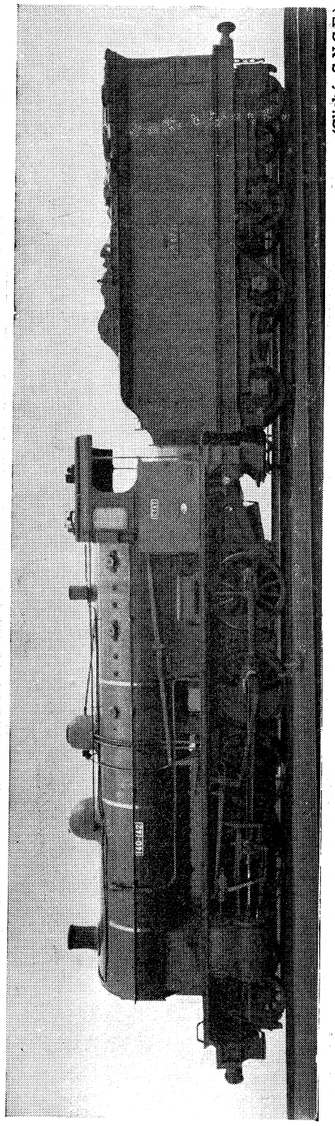
La deuxième partie est très facile à réaliser et sera mise en place et soudée à la première, avant de poser l'ensemble de la caisse. Toutefois, il ne faudra pas oublier de souder un écrou de 3 mm. sous l'avant et en regard du trou correspondant, cet écrou étant destiné à recevoir, lors du montage définitif, la colonne de frein.

(Suite page 118.)





## LES 140-C-OUEST



(Cliché S.N.C.F.).

**Machines Nº 101 à 370 (et 64 ex 140 K) Sud-Est**

### CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

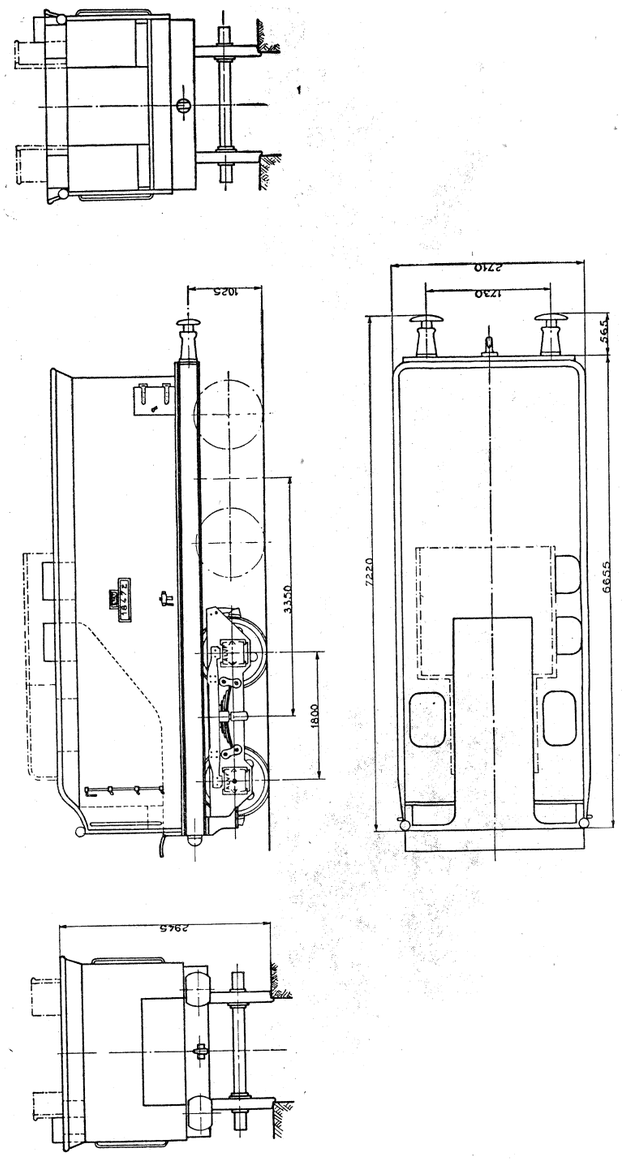
| | |
|---|---|
| Année de mise en service | 1913-1920 |
| Constructeurs : North British à Glasgow, Schneider, S.A.C.M., Fives, Nasmyth W. | |
| Diamètre des cylindres (2 simple expansion) | 590 mm. |
| Course des pistons | 650 mm. |
| Diamètre des roues motrices | 1 m, 440 |
| Diamètre des roues porteuses | 0 m, 850 |
| Timbre | 12 et 14 hpz (1) |
| Surface de grille | 3 m², 16 |
| Surface totale de chauffe | 171 m², 40 |
| Surface de surchauffe | 33 m², 56 |
| Diamètre de la chaudière | 1 m. 714 |
| Effort de traction à 100 % d'admission | 18.900 kg (2) |
| Poids total en ordre de marche | 75.500 kg |
| Poids adhérent | 66.000 kg |
| Longueur de la machine (Hors tampons : 11 m, 960). | 11 m. 750 |
| Tender à bogies. Capacité en eau | 18 m² |
| — en charbon | 6.000 kg |

(2) A l'Ouest, avec 13 hpz : 20.500 kg.

(1) Timbre 13 hpz pour l'Ouest.

N.-B. — A dater de janvier 1948, immatriculation nouvelle SNCF pour toutes les régions : 140-C.

## PLAN DU TENDER DE 18m3 DE LA RÉGION OUEST AU 1/86e








# POUR QUEL ÉCARTEMENT ÊTES-VOUS ?

Un modéliste émérite que nous connaissons tous, M. Maillet, que je pourrais appeler, s'il me le permet, un ferrovipathe endurci, a remis sur le tapis, dans un article paru dans « Loco-Revue » de novembre 1950, la question des divers écartements adoptés en modélisme. Il nous a indiqué une solution qui, certes, est très élégante, mais il n'en reste pas moins vrai que certains modélistes, hésitant entre le O et le HO, écartements les plus courants, finissent par ne plus rien faire, tant leur hésitation est grande.

Je propose donc à M. Fournereau d'ouvrir, dans ces pages, une rubrique réservée aux suggestions des lecteurs et dans laquelle serait exposé le point de vue de ceux qui voudront bien donner leur avis, l'essentiel de leurs idées figurant sous forme de résumé afin que notre revue ne voit pas toutes ses pages prises par ce sujet, ce qui serait fastidieux.

Il faudrait que les réponses soient nombreuses et il est certain que des idées intéressantes seraient ainsi récoltées et que les hésitants pourraient se remettre au travail sur des bases bien fondées après avoir fait un choix parmi les idées développées. Ils seraient convaincus enfin, jetant leur préférence sur tel ou tel écartement.

Je me permets donc d'ouvrir cette rubrique et de donner mon idée personnelle qui ne vaut certes pas plus que celle d'un autre, mais qui pourra prendre place parmi celles des autres.

J'ai adopté depuis longtemps la solution qui coupe court à toutes discussions, car je pratique les deux écartements. Ils me donnent tous deux satisfaction, mais pas dans le même sens.

J'aime admirer un modèle en O car il est incontestable que l'exécution en est plus parfaite, les détails peuvent être mieux reproduits et certaines pièces sont mieux proportionnées. Il n'est pas question pour moi, et je le déplore, de monter un réseau à cette échelle car j'aime ce qui est réel et mes moyens ne me permettent pas d'avoir la quantité de rails désirée pour exécuter un réseau exactement à l'échelle avec courbes normales, gares de longueur convenable, trains comportant le nombre de véhicules classique. Et ce n'est pas l'envie qui m'en manque. Avec de la patience on y arrivera bien un jour ! Je suis certain que nombre d'amateurs sont dans mon cas. Tout cela pourrait, si l'on ne dispose pas d'un local suffisant, être obtenu à l'extérieur. Il s'agit donc pour moi d'exécuter de jolis modèles mais qui sont plutôt des maquettes. C'est pour moi un plaisir de fignoler les détails strictement à l'échelle et de pouvoir ensuite admirer la reproduction d'une machine que je ne puis pas avoir à ma disposition en grandeur nature. Il est évident, et c'est heureux, qu'un grand nombre d'amateurs tiennent à posséder un réseau fonctionnant automatiquement et ne recherchent pas la petite bête dans l'installation générale. On trouve dans le commerce, à cette échelle, de superbes modèles qui sont de véritables maquettes, soit terminés, soit à construire. Quant aux pièces détachées, elles sont en très grand nombre. On trouve absolument tout.

Par contre, en HO il est très possible d'avoir un réseau normal reproduisant la réalité. Il est certes possible d'exécuter un grand nombre de détails, je dirais même tous, avec de l'adresse, mais il y a des pièces qui ne sont pas bien proportionnées, et je citerai principalement les jantes et les boudins des roues. On trouve actuellement dans le commerce à peu près tout pour exécuter de beaux modèles mais il faut avouer que les modèles vapeur sont laissés un peu de côté. Il est en effet impossible de loger les moteurs existants sur des machines de type ancien et c'est bien dommage, car ces modèles seraient très jolis. On ne peut exécuter que des machines à foyer débordant ou bien des machines tenders, ce qui est limité. Par contre, pour le matériel roulant on trouve tout ce qu'il faut ainsi que pour la voie. J'ai exécuté en HO une 141-E Sud-Est comportant tous les détails et M. Maillet, déjà cité. peut démontrer à qui le voudra qu'il est possible de faire fonctionner des excentriques. Il faut ajouter qu'à cette échelle les réalisations sont moins longues, mais demandent plus d'habileté. Quand aurons-nous des petits moteurs adaptables sur tous les modèles ?

Voici donc exposé mon humble avis. Que tous les lecteurs nous éclairent et nous exposent leur point de vue person-

# Le Wagon-Ecole de Block Automatique de la S.N.C.F.

## RÉGION SUD-EST

L'électrification de Paris-Lyon est allée de pair avec une transformation et une modernisation des installations de signalisation et de sécurité. En particulier, a été appliqué le « block unifié » qui comprend notamment l'enclenchement d'approche pour tous les signaux d'arrêt absolu, y compris ses différents modes d'annulation, l'enclenchement de transit, les contrôles impératifs permanents et les contrôles d'entrebaillements pour les aiguilles.

Dans le but d'instruire rapidement et économiquement le personnel du service Exploitation, il a été créé un wagon-école dans lequel sont aménagées :

— Une salle de conférence;

— Une salle de démonstration.

Cette dernière est équipée :

a) d'appareils de grandeur normale identiques à ceux en service dans les gares;

b) d'un ensemble de voies et de signaux représentant un tronçon de voie double avec évitements et garages montés sur une table de 9 mètres de long.

c) d'un appareillage complet de relais et de châssis-répartiteurs placés sous la table de démonstration et permettant la manœuvre conforme au « block unifié ».

L'installation miniature est en voie « O » à l'échelle, mais les signaux aux fins de meilleure visibilité sont hors d'échelle (1/25e environ). Le matériel roulant comprend deux wagons et une BB genre 8001. Cette motrice ne comporte aucun organe moteur, les trois véhicules étant déplacés à la main lors des démonstrations. Cette disposition a été jugée suffisante vu le but à atteindre. Il y a un embranchement commandé par un moteur d'aiguille, les autres aiguilles étant manœuvrées à la main par de petits leviers verrouillés par des serrures normales à pène saillant.

Par rapport à la double voie qui s'étend sur les 9 mètres de longueur de la table, sont installés :

— un poste à 6 manettes, ce qui correspond à un établissement moyen genre Fontainebleau avec tableau de contrôle optique, identique à celui de la gare réelle;

— un poste à 2 manettes qui correspond à un poste de pleine voie genre embranchement de sous-station. Le tableau de contrôle optique est remplacé par des voyants ordinaires.

Il est à noter que les relais de signalisation sont du type téléphonique, car si l'on avait employé les relais de signalisation standard il eût fallu un deuxième wagon pour les loger. L'installation complète de câblage a nécessité 5.000 m. de fil.

Réalisé par la Division Signalisation des Forges et Ateliers de Constructions Electriques de Jeumont. à qui nous sommes redevables de la documentation concernant ce wagon-école; l'équipement de la salle de démonstration a donné toute satisfaction depuis sa mise en service qui date de mai 1949. En un an l'ensemble de personnel exploitant de Paris à Lyon a été touché par ce nouveau moyen d'instruction professionnelle.

J. VILLETTE.

## POUR QUEL ÉCARTEMENT ÊTES-VOUS ?

(Suite et fin)

nel. Peut-être en retirerons-nous un résultat intéressant.

Je suis persuadé que les constructeurs en feront leur profit et qu'ils pourront ainsi s'orienter vers des fabrications nouvelles, conséquences dont nous n'aurions qu'à nous féliciter.

Un grand merci alors au Directeur de « Loco-Revue » qui aura encore une fois favorisé le goût du modélisme ferroviaire en ayant permis à ses lecteurs de prendre part à ce débat qui a son importance et dont on ne peut que retirer des conséquences heureuses.

Donnez tous votre avis à « Loco-Revue » et nous en serons tous satisfaits.

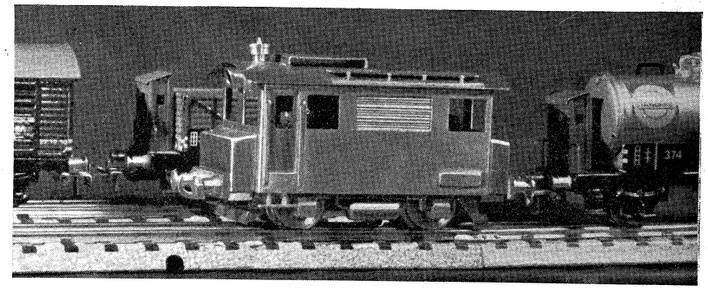
Maurice de ROUX
Ingénieur E.I.M.





# TRAVAUX D'AMATEURS

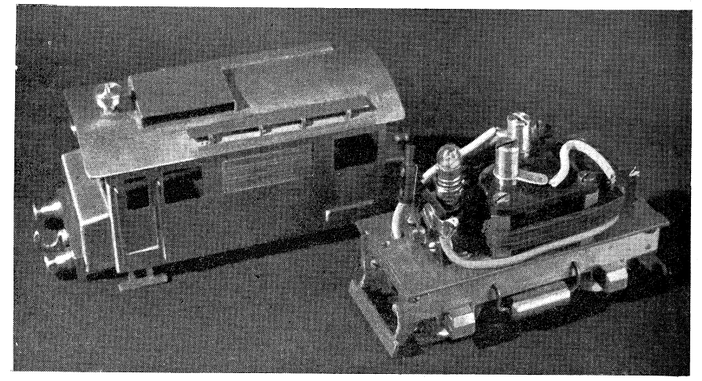
Nous avons reçu d'un de nos abonnés de Budapest les très intéressantes photographies ci-dessous que nos lecteurs pourront admirer et qui montrent la réalisation d'une locomotive Diesel de manœuvre en HO.



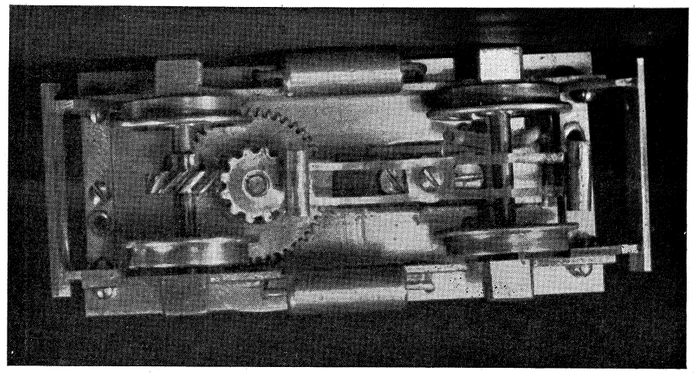
**Le Tracteur en H0 de M. Vasarhely**

Ce modèle a été entièrement réalisé en métal suivant un plan dessiné en modèle Free-Lance par son auteur. Sa longueur, hors tout, mesure 100 mm. Le moteur de traction est du type universel fonctionnant sous 12 volts continu ou 14 volts alternatif, transmettant sa puissance à un seul essieu moteur par l'entremise d'une vis sans fin d'un rapport de 1/6,87. La machine peut remorquer cinq wagons couverts ou sept wagons plats. L'inversion se fait manuellement.

La grande particularité de ce modèle est d'avoir été construit de toutes pièces, car, en Hongrie, l'on ne trouve absolument aucune pièce détachée pour modèles réduits ferroviaires. Toutefois, cette machine n'est pas complètement terminée, car M. Vasarhely, son constructeur, a l'intention de la convertir en locomotive électrique avec prise de courant par pantographes; mais jusqu'ici, il lui a été impossible de trouver les matériaux nécessaires (fil de cuivre de petits diamètres).



**Vue du châssis et de la caisse démontée**

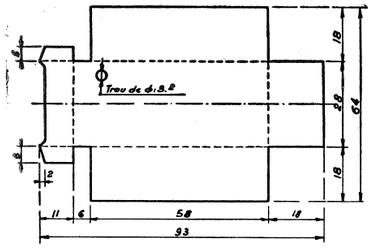


**Dessous du châssis montrant l' entraînement de l'essieu moteur**

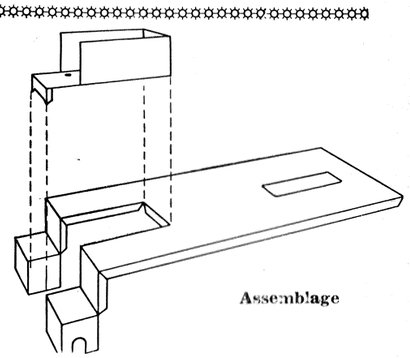
Toutes nos félicitations à notre aimable correspondant pour sa parfaite réalisation, malgré les énormes difficultés qu'il a rencontrées pour mener à bien la construction de ce modèle.

## CONSTRUCTION D'UNE 140-C OUEST

(Suite)




Pièce 59 C



Assemblage

Fig. 4

Tout ceci étant fait, la pièce 59 B complète sera mise en place et soudée à l'intérieur de la caisse 59 A. Cette mise en place terminée, il ne reste plus qu'à placer les boîtes à outils (10), les deux petites équerres (Ea), ainsi que les deux petits bouts de tube (Ta) devant supporter les rambardes supérieures. Pour les rambardes latérales, percer dans la caisse deux trous de 1 mm. et souder en laissant les rambardes dépasser de 2 mm. extérieurement. Enfin, les plaques gravées (43) seront mises en bonne place et soudées également.

Votre tender étant ainsi terminé au point de vue construction, vous devez le nettoyer très sérieusement, afin d'enlever toute trace d'acide ou de saleté quelconques. Après quoi, vous pourrez lui passer une première couche de peinture très fine, dite couche de protection, qui vous permettra de conserver votre modèle à l'abri de la rouille, en attendant que votre machine soit construite, afin de pouvoir peindre la locomotive et le tender ensemble.

(A suivre.) J. F.





# SIGNALISATION D'UNE DÉVIATION SUR VOIE PRINCIPALE MUNIE DU BLOCK AUTOMATIQUE

Lorsque, sur le diagramme ci-contre, la voie est établie pour donner un parcours circulaire, les signaux fonctionnent en block automatique ainsi qu'il a été décrit dans le N° 75 de « Loco-Revue ». Mais dès que l'on donne la voie déviée, les relais 5 et 6 sont excités et les signaux d'approche donnent les indications de ralentissement et de rappel de ralentissement ainsi qu'il se doit.

Le courant « Relais » passe par le contrôle des deux plots de l'aiguille, par les relais 2 et 3 ouverts et va alimenter le relais 5.

Le relais 6 est contrôlé par le relais 3 ouvert et prend son alimentation sur l'aiguille.

Le signal 2 voit son feu vert disparaître et remplacé par les feux de signal de ralentissement alors que le signal 3 voit également disparaître son feu vert et apparaître le double rouge. Dès que le train a franchi le signal 2, celui-ci, par l'excitation du relais, donne le feu rouge, allume le feu jaune du signal 1 et coupe l'alimentation du relais 5 qui, en s'ouvrant, fait disparaître les deux feux jaunes horizontaux.

Le train ayant franchi le signal 3 et son relais étant excité donne le double feu rouge et un feu jaune au signal 2, coupe l'alimentation du relais 6 faisant ainsi disparaître les feux RR.

Dès que le train a franchi totalement l'aiguille, si cette dernière n'est pas remise en position directe, les signaux font apparaître leurs feux jaunes, les relais 5 et 6 étant de nouveau alimentés.

Dans le cas contraire, les feux verts font leur apparition.

Si, pour une cause quelconque, l'on veut retenir un train au pied des signaux 3 et 4, il suffit, par l'intermédiaire d'un inverseur, d'exciter les relais réciproques pour que le train ne puisse bouger.

GUIS (Roger).

### Lecture du schéma

Relais excités — Contacts Hauts.
Relais non excités — Contacts Bas.

### Rôle des Relais 5 et 6

Le relais 5 a pour but :

1° Lorsqu'il est excité par la déviation de l'aiguille (munie de deux contacts) de supprimer le feu vert au signal 2 et d'inscrire deux feux jaunes horizontaux.

2° Lorsqu'il est désexcité, le circuit normal de block est rétabli.

Le relais 6 a pour but :

1° Lorsqu'il est excité, comme précédemment, de supprimer le feu vert au signal 3 et d'inscrire un double feu jaune vertical à ce signal.

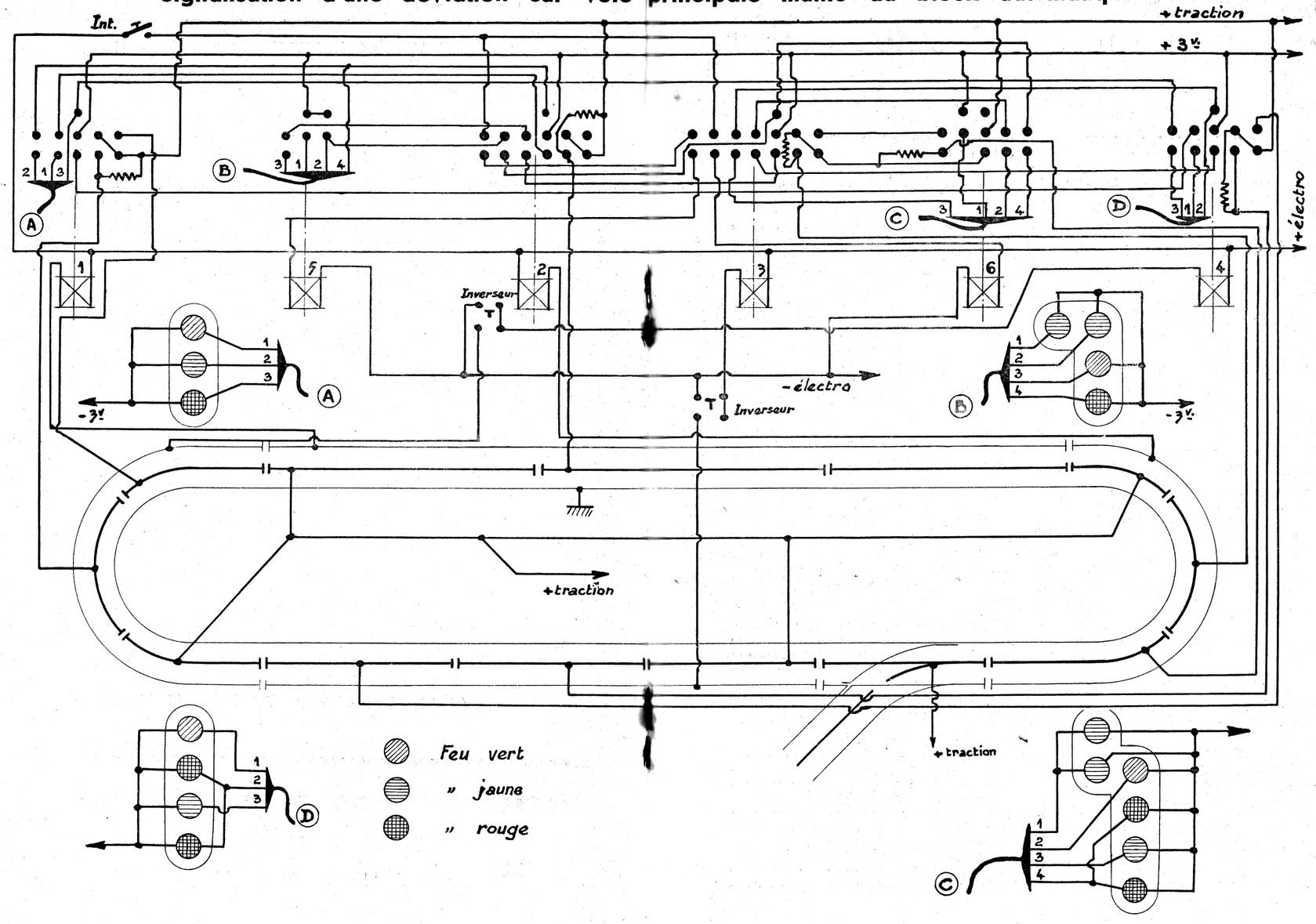
2° De faire pratiquer un ralentissement au convoi.

3° Lorsqu'il est désexcité, de rétablir le circuit normal de block.

VOIR SCHÉMA PAGE SUIVANTE

UTILISEZ NOS PETITES ANNONCES
ELLES SONT EFFICACES
ET VOUS RENDRONT SERVICE

## Signalisation d'une déviation sur voie principale munie du block automatique



# LES LOCOMOTIVES A 4 ESSIEUX COUPLÉS ADHÉRENCE TOTALE AU RÉSEAU P.O.-MIDI

### I. — Série : 040.A. 101 à 113 ex 1103 à 1113

Les premières locomotives de route à 4 essieux couplés apparurent en France sur le réseau d'Orléans. Construites par les ateliers Cail, en 1863, étudiées par M. Victor Forquenot, ces machines étaient conçues suivant les idées professées à l'époque sur le réseau d'Orléans, et dont le sens général se dégage ainsi : foyer Crampton profond à bouilleur Ten Brinck, grille de surface moyenne, faisceau tubulaire de grande longueur assurant un volume d'eau suffisant — antithèse des chaudières des locomotives Nord de la même époque — régulateur dans le dôme avec 2 soupapes à balance, soupapes à charge directe sur le petit dôme au-dessus du foyer. La cheminée à charnière permettant la visite de l'échappement. Le mécanisme extérieur facilitant l'entretien était du type à coulisse droite système Allan actionnant les tiroirs plans, la prise du mouvement se situant sur le 3e essieu. La sablière de forme tronconique à commande manuelle et distributeur hélicoïdal sablait l'avant du 2e essieu. Les cylindres de 50×65 en porte-à-faux dotés de piston à contre-tige. Roues motrices 1 m. 30.

Cette série : 1101 à 1113 fut construite par les Sociétés : Parent, Schacken, Cail.

### II. — Série : 040.C. 114 à 139 ex 1114 à 1140

Cette série construite entièrement aux Ateliers de la Compagnie à Ivry de 1868 à 1870 est la version améliorée de la précédente. Le timbre identique : 8 kg.; la puissance est augmentée par l'augmentation du poids adhérent passant en rond de 45 tonnes à 48 tonnes; le dimensionnement des cylindres porté à 52×65. En outre la distribution Gooch était appliquée. La silhouette de la machine était détruite dans son harmonie par une boîte à fumée très fortement tronquée et d'ailleurs plus largement dimensionnée, et par la suppression des 2 couvre roues avant, le tablier passant au-dessus des roues et des cylindres à l'instar des machines 4 A du PLM contemporaines.

### III. — Série : 040. E et F ex. 1141 à 1258

L'ouverture à l'exploitation de nombreuses lignes accidentées dans le Massif Central à partir de 1875. conduisit à augmenter l'effectif du parc des machines à 4 essieux couplés. C'est ainsi que furent construits les lots :

| | | |
|---|---|---|
| 1141 à 1148 | Ateliers de la Cie | 1876-1877 |
| 1149 à 1163 | Cail ..... | 1877 |
| 1164 à 1178 | Clarapède et Cie. | 1878 |
| 1179 à 1208 | Cockerill ..... | 1882-1883 |
| 1209 à 1238 | Fives Lille ..... | 1884-1885 |
| 1239 à 1258 | Sté Alsacienne... | 1886-1887 |

Ces machines étaient dotées d'un abri plus confortable avec les parois latérales et l'avant fermé. Le tablier passait entièrement au-dessus des roues. Les lots 1179 à 1258 avaient le dôme reporté à l'arrière à l'aplomb des 2e et 3e essieux, la sablière se situait alors entre la cheminée et le dôme.

Le poids adhérent de la série 1141 à 1258 était augmenté : 50 tonnes.

Tenders : les tenders accouplés à ces diverses séries étaient tous à 2 essieux.

Capacité : charbon : 5.000 kg; eau : 7 m³.

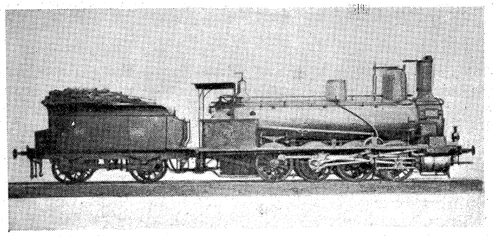
**Modifications :** Dès la fin de la première guerre mondiale, il parut opportun de rajeunir ces machines économiques et dont le rôle pour la desserte des lignes secondaires était tout désigné. Le processus suivi fut le même que pour les machines à grande vitesse.

Séries : 265 à 400 et 448 à 575 respectivement aujourd'hui 121 A et B.

Les chaudières fatiguées furent reconstruites avec foyer en acier à voûte en briques réfractaires remplaçant l'ancien bouilleur Ten Brinck, porte de foyer autoclave. Un certain nombre de 040 A et C, la moitié environ, eurent la sablière d'origine remplacée par 2 sablières hydrauliques Lambert encadrant le dôme; le frein à vapeur des 040 A fut remplacé en 1932-1933 par le Westinghouse; ces

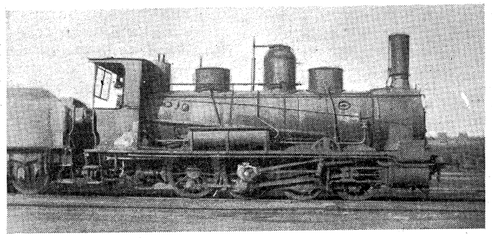






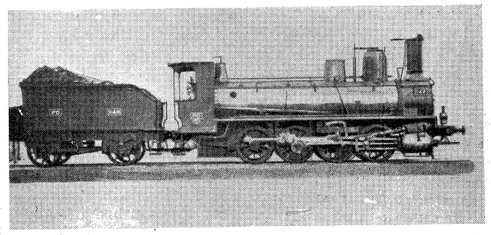
(Cliché P.O.).

**040-A-101 à 113 ex 1101 à 1113 P.O.**
**Etat d'origine**



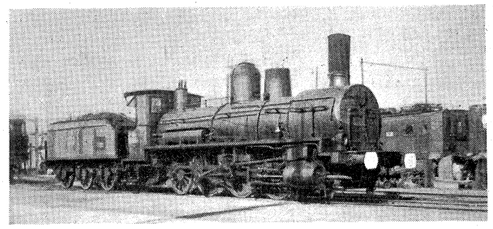
Cliché MAILLET

**040-A-104 série 1101 à 1113**
**(Dépôt de Tours) Etat actuel**



(Cliché P.O.).

**Série 1141 à 1178 devenue 040 E ou F**
**Etat d'origine**



Cliché MAILLET

**040-E-154 à surchauffe ex 1141s à 1258s**
**et tender d'origine P.L.M.**
**Etat actuel**
**(Dépôt de Saint-Pierre-des-Corps)**

machines qui depuis longtemps n'assuraient que les manœuvres eurent le tender modifié, tronqué vers l'arrière pour améliorer la visibilité lors du refoulement en marche arrière.

La Série 1141 à 1258 eut également ses chaudières reconstruites (1), mais entre 1925 et 1931, 72 unités reçurent la surchauffe et 50 machines, tant à surchauffe qu'à vapeur saturée furent dotées d'un échappement à trèfle avec, pour corrollaire, l'allongement de la boîte à fumée. Le poids adhérent sur les unités modifiées à surchauffe s'élevait à 51 tonnes. Ces machines freinées à l'air dès avant 1914 — seul l'essieu arrière (2) reçurent une pompe Westinghouse à 2 phases et des réservoirs d'air, disposés de part et d'autre du corps cylindrique sur le tablier. Quelques-unes eurent une cheminée avec chapiteau, typique des silhouettes P.O.

Les 1141 à 1258 et les modifiées 1141ˢ à 1258ˢ. ont donné naissance lors de la numérotation S.N.C.F. aux séries :

040. E : 141 à 258 à surchauffe.
040. F : 344 à 387 à vapeur saturée.

**Service des machines 1101 à 1258 :** A l'origine tous services sur les lignes du Massif Central, avec dépôts d'attache principaux à : Clermont-Ferrand, Ussel, Montluçon, Brive, Saint-Sulpice-Laurière. L'apparition de machines plus puissantes : 5000 (140), 6000 (150), 5300 (141 T.) les dispersa sur l'ensemble du réseau. Ayant assuré aussi un peu de service de Banlieue aux environs de 1900, elles firent aussi le renfort en queue à la montée des rampes d'Etampes à Guillerval, d'Argenton-sur-Creuse, du Lioran, au départ de St-Sulpice-Laurière. Jusqu'à la guerre de 1939, elles assurèrent les trains de marchandises sur les lignes de jonction et secondaires : Bourges-Cosne, Bourges-Etampes, Libourne-Bergerac et Souillac. Le « détail » Bourges-Saincaize du service d'été 1939 était sur cette grande ligne assuré par les 1100 à surchauffe, du dépôt de Bourges. Sur le Massif Central, elles firent même les trains voyageurs : Montluçon-Eygurande.

Les machines 1141 à 1258 émigrèrent en Allemagne après l'armistice de 1940. Leur puissance, la surchauffe, offraient tous les avantages pour être retenues des autorités allemandes; toutefois leurs tenders jugés étriqués, elles furent accouplées pour la circonstance à des tenders 3 essieux, 12 m³, de provenance Sud-Est : dont ceux de la série 12-H. 1 à 27.

Parmi les machines de ces séries qui ont eu la chance de revoir le sol natal, nous n'avons pas connaissance qu'elles aient repris le service de route, et toutes semblent vouées désormais aux manœuvres; elles sont réparties sur l'ensemble de la région Sud-Ouest. Il arrive cependant que la voiture directe : Béziers-Lamalou-les-Bains soit prise en remorque à Bédarieux par une de ces machines.

Le cahier des charges donnant les vitesses nominales, en fonction du tonnage du train et de la rampe de la ligne. donne les chiffres suivants pour les machines à surchauffe : instruction S.-O. : 261-4341.

**Vitesse nominale**

| | 25 km. | 30 km. | 40 km. | 45 km. |
|---|---|---|---|---|
| 2,5 | 1055 t. | 940 t. | 730 t. | 625 t. |
| 10 | 490 t. | 415 t. | 410 t. | 380 t. |
| 20 | 250 t. | 235 t. | 185 t. | 165 t. |
| 25 | 190 t. | 170 t. | 130 t. | 115 t. |

Noter que l'on a observé à l'époque : en palier 1.200 t. à 25 km., 1.500 t. à 20 km.

La vitesse limite des machines de ces séries, modifiée ou non, est fixée à 45 km. : Instructions nº 4367 P.O.-Midi.

## RÉSEAU DU MIDI

### I. — Séries 701 à 715 et 751 à 760

Construites de 1863 à 1869, elles sont contemporaines et présentent nombre d'affinités avec les 1101 à 1113 ex P.O. On distingue toutefois, sur ces deux séries : le timbre un peu plus élevé : 8,5, le régulateur extérieur au dôme, les tuyauteries d'admission extérieure, grille légèrement supérieure. Le Midi brûlait beaucoup de houille grasse. Poids adhérent plus élevé : 46 tonnes, cylindrée identique : 50 × 65.

A noter : 701 à 715 : distribution Allan; 751 à 760 : distribution Stephenson.

Cette série devint à la S.N.C.F., les 040. B.701 à 760; la dernière 040.B.702 fut démolie en 1945.

### II. — Série 2001 à 2046

Amplifications des précédentes. Construites par Schneider au Creusot de 1873 à 1889. Cylindres : 54×61. Roues motrices: 1 m. 21. Timbre : 9 kg. Poids adhérent: 54 tonnes. A l'origine les premières avaient des soupapes à charge directe sur le dôme. Frein à air Wenger. (Deux

(1) Timbre porté de 8 à 9 k au cours de R. G.

(2) Freinage des essieux :
040 A : 4ᵉ essieu;
040 C : 4ᵉ essieu;
040 E : 3ᵉ et 4ᵉ essieux;
040 F : 4ᵉ essieu.





Séries « Armistice » 1918, type 040

| Date de construc. | 11o P.O. | 11o Midi | 11o P.O.-Midi | 11o S.N.C.F. | Quantités construites | Effectif au 1.1.46 | Timbre | Diamètre Roues motrices | Cylindres | Poids total et adhérent | Observations |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1863 | 1101 à 1113 | | 040-101 à 113 | 040-A-101 à 113 | 13 | 11 | 8 | 1,30 | 50×65 | 45 | |
| 1868/70 | 1114 à 1140 | | 040-114 à 140 | 040-C-114 à 139 | 27 | 18 | 8 | 1,30 | 52×65 | 48 | 6 cédées Ouest en 1934 1938. |
| 1876/87 | 1141 à 1258 | | 040-344 à 387 | 040-F-344 à 387 | 118 | 39 | 8 et 9 | 1,30 | 52×65 | 50 | 1 cédée Ouest en 1938 timbre 9 au cours de R.G. 72 transformées à surchauffe de 1925 à 1931 — 50 échappement à trèfle. |
| 1925/31 | 1141ˢ à 1258ˢ | | 040-141 à 258 | 040-E-141 à 258 | | 72 | | | | 51 | |
| 1863 | | 701 à 715 | 040-701 à 715 | 040-B-702 | 15 | Démolies de 1930 à 1945 | 8,5 | 1,30 | 50×65 | 46 | |
| 1868 | | 751 à 760 | 040-751 à 758 | | 10 | Démolies de 1930 à 1938 | 8,5 | 1,30 | 50×65 | 46 | |
| 1873/89 | | 2001 à 2.046 | 040-006 à 046 | 040-D-029 à 044 | 46 | do | 9 | 1,21 | 54×61 | 54 | 24 machines transformées en service : 040-H-064. |
| 1903/16 | | 2051 à 2072 | 040-051 à 072 | 040-H-054 à 064 | 22 | 1 | 15 | 1,21 | C2 46 et 70×61 | 60 | |
| 1908 | | 2101 et 2102 | | | 2 | Amorties | 15 | 1,21 | C2 48 et 71×61 | 61 | |
| 1894/99 1906 | 1261 à 1303 | | 040-261 à 303 | 040-G-261 à 303 | 43 | 26 | 12 | 1,26 | | | Type prussien G 7 1. |
| 1906 | 1304 et 1305 | | | | 2 | Démolies en 1936 | 14 | 1,26 | C2 | | Bavière G 5 |
| 1901/08 | 1306 à 1311 | | | | 6 | do | 12 | 1,26 | C2 | | Prussien G 7 2. |
| 1913/18 | 1304 à 1370 | | | | 71 | Cédées | 14 | 1,35 | | | Cédées Est et P.L.M. en 1923. Type prussien G 8 1. |
| 1913/18 | | 2201 à 2251 | 040-501 à 551 | 040-K-501 à 551 | 51 | Cédées | 14 | 1,35 | | | Type prussien G 8 1, cédées à l'Est en 1945. |

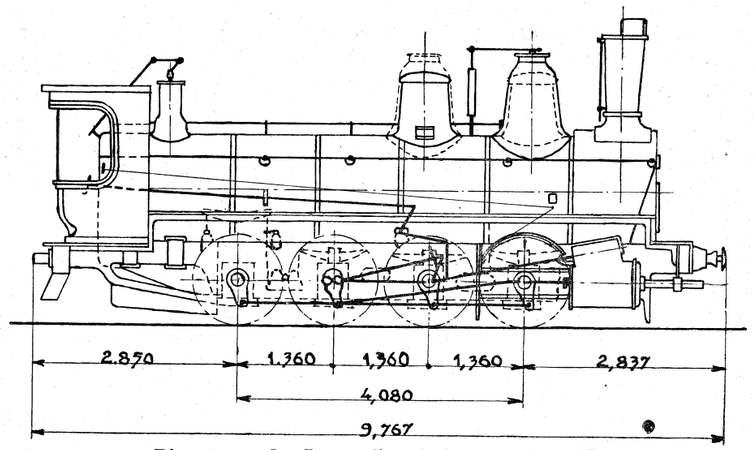



**Diagramme des Locomotives P.O., Type E ou F**

**Les Dômes et Sabières figurés en pointillés montrent l'emplacement respectif de ces organes sur les chaudières reconstruites équipant les machines actuellement en service. — En trait pein : l'état d'origine.**

ou) une seule sablière carrée placée derrière le dôme. Abri plus ou moins fermé suivant les unités.

**Modifications :** De 1903 à 1916, 22 machines modifiées avec chaudière neuve timbrée à 15 kg.; foyer Belpaire et compound à 2 cylindres. En 1908 : 2 sur les mêmes bases. mais en outre distribution à soupapes Lentzt et surchauffe. Ultérieurement, la distribution à soupapes fut démontée et remplacée par un tiroir plan à la B.P. et un distributeur cylindrique à la H.P. Nous avons d'ailleurs parlé antérieurement de ces machines dans l'article sur les « Boîteuses ». « Loco-Revue » nº 81, avril 50. Ces séries assurèrent un service très dur sur les lignes du Midi et particulièrement Toulouse-Bayonne, Béziers-Neussargues où les rampes de 33,5 furent montées à 20 km. avec 120 tonnes derrière le tender.

Les 040 ex-Midi ne subsistèrent pas longtemps à l'avènement de la région Sud-Ouest; leur démolition commencée pour les 700 en 1930 s'acheva en 1945. Au 1er janvier 1946, il ne restait qu'une « boîteuse » la 040.H.64 ex.2064 garée tout dernièrement à Bordeaux-St-Jean.

Le réseau P.O.-Midi reçut un certain nombre de machines « Armistice », Démolies ou cédées prématurément, il ne subsiste de nos jours que les 040.G 261 à 303 anciennes 1261 à 1303.P.O., type Prussien G.71. Nous nous bornerons à ne les citer que pour mémoire au tableau ci-joint.

**Conclusion :** La longévité des 040, particulièrement celles d'origine P.O., n'a rien de surprenant. Simples, économiques de conduite et d'entretien, le réseau d'Orléans possédait un parc homogène et vaste de machines aptes à tout les services sur les lignes de montagnes secondaires. La modification rationnelle avec l'adjonction de la surchauffe se traduisit par une économie de consommation de l'ordre de 10 %.

Elles ont connu. comme toutes nos machines, les sévices de la guerre et, n'eût été cela, nous pensons qu'elles auraient survécu sur les lignes secondaires et coordonnées à des machines plus jeunes 140 : 5000, 150 : 6000, compounds plus onéreuses d'entretien et actuellement en voie d'amortissement. Peut-être même leur chance de survie sur ces lignes n'est-elle pas exclue si l'on veut bien considérer que la politique de conservation des séries paraît orientée vers les séries à effectif notable, formant un ensemble homogène et offrant de ce fait un vaste magasin de pièces de rechange. Mais ces derniers mots ne sont qu'hypothèse.

Maurice MAILLET.





# LE LANGAGE DU " SIFFLET "

A la demande de plusieurs de nos lecteurs, nous donnons ci-dessous la signification des coups de sifflet les plus en usage à l'heure actuelle.

Conformément à une décision ministérielle, les trains ne sifflent plus au moment du départ, ceci afin d'éviter le désagrément occasionné aux habitants riverains par l'usage abusif du sifflet.

Notons en passant que chaque pays a un son de sifflet déterminé à l'avance, cela permet aux bureaux de douane de discerner de quel train et machine il s'agit; ainsi en Belgique, c'est une double sirène; en Allemagne, c'est un sifflet à son grave.

Dans le temps, au NORD, par exemple, il y avait un sifflet à son grave pour les machines à marchandises et mixtes (jusqu'aux 230 A), puis le sifflet actuel unifié pour les machines de voyageurs de vitesse et de marchandises lourds à grand parcours et enfin un sifflet constitué par une petite cloche sur laquelle venait frapper la vapeur, à son très aigu pour les machines de banlieue.

Voici donc la signification de ces signaux acoustiques :

**a)** Deux coups clairs, nets, bien séparés, 3 à 5 secondes chaque : essai du frein, signal signifiant que la demande d'essai a été aperçue et que le **serrage** va être effectué.

**b)** Un coup clair, net, 3 à 5 secondes : essai du frein, demande de desserrage aperçue et signifiant que le **desserrage** va être effectué (pendant les opérations, le mécanicien consulte son manomètre conduite générale, cylindre de frein et les agents exploitation s'assurent que les sabots collent. En principe, le chef de train se dirige vres la queue du convoi et le garde de queue vers l'avant, les deux hommes allant à la rencontre l'un de l'autre. Pour le desserrage, le signal est donné au moment de cette rencontre et les deux hommes s'éloignent en se tournant le dos. En principe également, l'essai des freins des trains lourds est fait deux fois, il peut être effectué autant de fois qu'il le faut si les triples valves ne répondent pas bien).

**c)** Un coup bref, pur, mais peu puissant : **vu.** Signifie qu'un signal a été vu, par exemple après l'essai des freins, au moment du départ.

**d)** Coups prolongés, clairs, puissants, bien détachés : demande de voie ou numéro des trains dédoublés. Par exemple, un train doit rentrer voie 5, de loin, le signal avancé marque le ralentissement parce que la voie n'est pas libre, le mécanicien signalera son approche de cette façon : cinq coups pour la voie **cinq** et l'on saura dans la cabine d'aiguillage que c'est le convoi devant entrer voie 5 qui arrive. Pour les dédoublements, il arrive que trois ou quatre trains sont arrêtés avant l'entrée en gare par suite d'affluence. Chaque convoi qui s'arrête signale son stationnement par autant de coups de sifflet qu'il est du nombre, par exemple, le quatrième supplémentaire donnera quatre coups de sifflets.

**e)** Aproche signal fermé : un coup soutenu, clair, puissant. Lorsque le signal sera ouvert, le mécanicien donnera un petit coup (voir c). Toutefois si le train roule, le mécanicien voulant éviter les difficultés d'un démarrage enchaînera son appel : un coup clair soutenu par un sifflet faible en sourdine jusqu'à ce que le le signal soit ouvert, à ce moment, il donnera un petit coup (voir c), c'est le TOUouououou qu'on entend parfois.

**f)** Rentrée au dépôt : Ce signal n'est pas régulier, mais souvent lorsqu'on est pressé (arrivée en retard par exemple) on signale aux aiguilleurs l'approche du dépôt, pour avoir la libre entrée, sur l'air des lampions au sifflet : « le dé-pôt. le dé-pôt, le dé-pôt, etc...

g) Secours en cas de destruction du téléphone : sifflet bloqué, fonctionnement constant.

h) Signaux de manœuvre : deux coups prolongés signifient : **tirez;** trois coups prolongés signifient : **refoulez; trois séries de un coup long suivi d'un coup bref: ralentissez;** plusieurs coups brefs saccadés : **arrêtez;** deux coups longs et un coup bref : **lancez.**

■

# CORRESPONDANCE

Un de nos abonnés de Belgique, M. Lievens, nous pose les questions suivantes à la suite de notre article « La marche du 1306 », paru dans notre numéro de décembre 1950.

1° Quel est le travail demandé aux machinistes français ?

Et quelles sont les règles utilisées en France pour la succession de leurs services ?

Qu'est-ce que le repos décadaire ?

Comment la loi sur les journées de huit heures est-elle appliquée ?

En France, la réglementation générale du travail des mécaniciens et chauffeurs est que ces agents travaillent **neuf jours de suite, pour se reposer le dixième :** d'où le nom de **repos décadaire.**

Ce repos est généralement supérieur à trente heures et peut atteindre plus de quarante heures.

Au cours des neuf journées de travail, chaque équipe assure à tour de rôle les trains inscrits au roulement éloignant et ramenant à intervalles plus ou moins réguliers les agents de et à leur dépôt d'attache.

Suivant les trains, les durées journalières de travail sont variables, mais, en principe, le total du travail décadaire doit demeurer dans les limites imposées par la législation du travail. Ainsi, à l'époque où la journée était de dix heures, le travail décadaire ne pouvait excéder quatre-vingt-dix heures, donc, aujourd'hui, soixante-douze heures :

9 jours × 8 = 72 heures (1).

La journée de travail part de l'heure du début de préparation de la machine à l'heure qui marque la fin de la journée après la visite à l'arrivée. « Loco-Revue » a publié dans son numéro de novembre 1948 « Note sur le dépôt de Tours et son service actuel » une reproduction du roulement pour express et rapides au service d'été 1948.

Aux détails près, ce roulement est très sensiblement le même actuellement. Il donne tous éclaircissements pour illustrer ce qui vient d'être expliqué ici.

(1) Un roulement qui comprendrait :

| | | |
|---|---|---|
| 1er | jour : | 8 heures |
| 2e | jour : | 5 heures |
| 3e | jour : | 3 heures |
| 4e | jour : | 12 heures |
| 5e | jour : | 4 heures |
| 6e | jour : | 7 heures |
| 7e | jour : | 9 heures |
| 8e | jour : | 16 heures |
| 9e | jour : | 8 heures |
| 10e | jour : | Décadaire |

Soit un total de **72 heures**

Serait mal équilibré, mais serait légal. Toute la difficulté est, partant du trafic prévu et connaissant la durée à ne pas dépasser, à équilibrer la répartition des trains par dépôts et par équipes.

2° Les locomotives sont-elles parfois banalisées ?

Plusieurs équipes utilisent-elles la même locomotive ?

**Machines à vapeur. — Titularisation.**

En France, le principe général admis est celui de l'équipe titulaire. La machine est arrêtée pendant les repos de l'équipe qui en a la charge.

Toutefois, le système de la double équipe existait au service d'été 1950 sur certaines séries dont les 231 E du dépôt de Clermont-Ferrand.

Les machines en banalité, c'est-à-dire celles où n'importe quelle équipe conduit n'importe quelle machine dans une même série est d'usage général aux Etats-Unis d'Amérique. En France, cette méthode est généralisée sur les locomotives 141-R, et pour quelques rares séries, dans des dépôts où l'effectif peu important nécessite cette pratique; dans certains cas aussi pour le service de banlieue.

Dans le cas des 141-R, la machine est préparée par les soins du dépôt.

Enfin, le régime de la banalité est aussi d'usage pour les locomotives électriques de toutes séries.

Faites lire **LOCO-REVUE** à vos Amis





# A TRAVERS LES CLUBS

## FRANCE

PARIS. — Association Française des Amis des Chemins de Fer. Réunions amicales au Siège, gare de l'Est (sous-sol), tous les jeudis soirs, de 20 h. 30 à 23 h., et les samedis après-midi, de 15 h. à 19 h.

ASNIÈRES. — Section Modellistes : réunion tous les jeudis et dimanches, au Centre administratif et social d'Asnières. Stand de tir : jeudi de 21 h. à 22 h. 30; dimanche, de 9 h. à 10 h. 45.

AVIGNON. — Section régionale de l'A.F.A.C. Réunions amicales, visites d'installation S.N.C.F., etc. Renseignements : M. H. Etienne, 2 bis, route de Lyons, à Avignon. Tél. 27.48.

BORDEAUX. — Assoc. Franç. des Amis des Chemins de Fer. La section bordelaise a ses réunions amicales le 1er et le 3e samedi de chaque mois à 15 h., au Foyer Cheminot, 16, quai de la Monnaie. Pour tous renseignements, s'adresser au Délégué régional, président de Section : N. FALQUE, 110 bis, r. Paulin, Bordeaux.

BORDEAUX. — **Le Club des Modélistes bordelais est devenu une réalité. Tous les fervents du p'tit train se retrouvent le 2e et 4e samedi de chaque mois, chez M. Dufour, au 44 du cours Marc-Nouaux. Ils sont certains d'y trouver le meilleur accueil ainsi que la documentation la plus utile concernant la construction de modèles ferroviaires réduits, Loco-Revue, Mémento de l'Amateur, plans, photos, etc., etc.**

CLERMONT-FERRAND. — Assoc. des Amis des Chemins de Fer. — Délégué : M. A. Perreau, 14, rue d'Albou à Clermont-Ferrand (P.-de-D.).

**CLERMONT-FERRAND. — Club Clermontois des Amateurs de Chemins de Fer Miniature, chez M. A. Bouve, 27, rue Blatin. Réunion générale tous les premiers dimanches du mois. Renseignements les mardi et samedi après 18 h. Outillage et machines à la disposition des amateurs le samedi à 15 heures.**

DOUAI. — L'Association des Modellistes Douaisiens continue ses travaux et est heureuse de donner tous renseignements d'adhésion, etc... S'adresser à M. René Delsaux, 1, rue Saint-Nicolas, à Douai (Nord).

DIJON. — Pour tous renseignements, s'adresser à M. Costet, tabac, 25, rue des Forges, à Dijon.

GRENOBLE. — **Club des Amateurs de Trains Miniature, s'adresser pour tous renseignements au siège social provisoire : Café du Progrès, place Championnet, Grenoble.**

**LILLE. — Loco Modèle Club Nordiste. Réunion des Amateurs tous les derniers samedis du mois. Pour tous renseignements s'adresser à M. Olivier, 278, rue Gambetta, à Lille.**

LYON A.M.F.L. — **L'A.M.F.L.** continue ses activités. Son Bureau rendra compte incessamment, lors d'une prochaine réunion des résultats de son exposition.

Nous nous retrouvons toujours régulièrement les mardis à 20 h. 30 chez M. CHARRAS, vice-président, 20, rue Hénon (Croix-Rousse), où les visites S.N.C.F. sont annoncées.

Renseignements auprès de M. VEDRENNE, secrétaire, 161, avenue de Saxe.

LYON-A.F.A.C. — Réunion 1er et 3e lundis de chaque mois, 51, rue de la Bourse. Section de Modélistes. Section de Tramways. Pour tous renseignements, s'adresser au Président M. Paillard, 15, rue de Condé, à Lyon, ou au Trésorier, 12, avenue de la Gare, La Demi-Lune (Rhône).

MARSEILLE. — Section régionale de l'Afac. Réunion tous les jeudis, de 18 h. 30 à 20 h., 30, rue Benedit, Marseille.

MODELLISME CLUB DE PROVENCE. — Les amateurs sont priés de se faire connaître à M. Picano, 18, cours Lieutaud, Marseille.

MONTAUBAN. — Tous les amateurs désireux de se grouper sont priés de prendre contact avec M. E. Cassan, 26, rue Denfert-Rochereau, Montauban (Tarn-et-Garonne).

MONTPELLIER. — Il est rappelé aux membres de l'A.F.A.C. de la région de Montpellier qu'une permanence provisoire est assurée tous les soirs aux Ets **Les Maquettes Jop,** rue **Foch,** à Montpellier. Tous les amis et sympathisants sont cordialement invités.

MODÈLE-CLUB MULHOUSE, 28, rue du Runtz, Mulhouse (Haut-Rhin). — Réunions mensuelles tous les premiers mardis du mois, à 20 h. 30, au siège du Club. Tous les sympathisants y sont cordialement invités. Permanence tous les mercredis soir, à 20 heures, et les samedis, de 15 à 18 heures.

NANCY. — **Association des Modélistes Lorrains.** Les amateurs et constructeurs de modèles réduits sont priés de se faire connaître à M. Remarck, 15, aven. Anatole-France, à Nancy, secrétaire de l'A.M.L. Association déclarée à la Préfecture de Meurthe-et-Moselle. Réunion d'information, visites S.N.C.F., etc..

NANTES. — Délégué de l'Assoc. Franç. des Amis des Chemins de Fer : M. G. Hervouet, 9, rue Lafayette, Nantes.

NIMES. — Le Club des Modélistes Ferroviaires Nimois est officiellement constitué. **Président :** M. M. Coste. Siège social et permanence chez M. M. Sals, 4, rue de la Monnaie, Nîmes. Tél. 25-31. Pour tous renseignements, écrire ou téléphoner au secrétaire : M. Sals, à l'adresse ci-dessus.

ORLÉANS. — Section Orléanaise de l'**A.F.A.C.** : réunion tous les premiers mardis de chaque mois, à 21 h., dans notre nouveau local situé en gare d'Orléans, quai A, au-dessus du local de la S.A.C.O. Une carte d'accès au quai est délivrée spécialement aux membres de la Section afin d'aller aux réunions. En cas de mardi tombant un jour férié, la réunion est reportée au **mardi suivant.** Réunion de 21 h. à 24 h.

Délégué régional : **M. Pierre Schwaederlé, 21, rue des Charretiers, à Orléans.** — Délégué adjoint : **M. Jean Goussu, 20, rue Saint-Marceau, à Orléans. — Permanence et dépositaire de « Loco-Revue », « Modèles Ferroviaires », « Chemins de Fer », chez Jean Grellier,** membre de l'A.F.A.C.; Radio-Sonore, 21, **rue** Charles-Sanglier, Orléans. — Pour tous renseignements, s'adresser au délégué adjoint : **M. Goussu, 20, rue Saint-Marceau,** Orléans.

ROUEN. — Les amateurs modellistes se retrouvent, le samedi après-midi, chez M. P. Buquet, 241, rue du Renard.

STRASBOURG. — Assoc. Franç. des Amis des Chemins de fer. Délégué : M. J. David, 30, rue Oberlin, Strasbourg.

TOULOUSE. — Association Franç. des Amis des Chemins de Fer. La section toulousaine a ses réunions amicales le 1er samedi de chaque mois à la bibliothèque S.N.C.F. (ancienne gare du Sud-Ouest : ligne de Castres, près de la gare de Messageries, boulevard de la Gare). Réunions à 21 h. Pour toute autre information, s'adresser au Dr Desrus, 35, route de Blagnac. Tél. 242.88

## BELGIQUE

BRUXELLES. — **Le Club Ferroviaire de** Bruxelles rappelle que ses réunions amicales se tiennent tous les jeudis de 20 à 22 h. en son local habituel, 18, rue de l'Evêque à Bruxelles. Toute personne qui en exprime le désir sera aimablement renseignée sur les conditions d'admission au cercle.

Les projections cinématographiques du mois de janvier (réalisées grâce à l'amabilité de M. Descamps, cinéaste) comportaient entre autres des films ferroviaires français, gracieusement mis à la disposition par la S.N.C.F. à la grande reconnaissance du « Club Ferroviaire de Bruxelles ».

## SUISSE

GENÈVE. — Club Genèvois de Trains Miniatures. Réunion du Club le 2e et 4e lundi de chaque mois. Local : 14, rue Malatrex à Genève. Bienvenue à tous les amateurs.

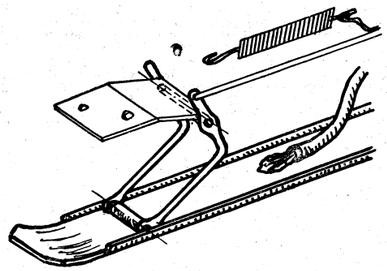
LOCO-CLUB-MONTREUX. — Case Postale 5 à Glion-sur-Montreux. Réunions tous les Mardis au local du club : usine de Taulan à Montreux (Suisse).

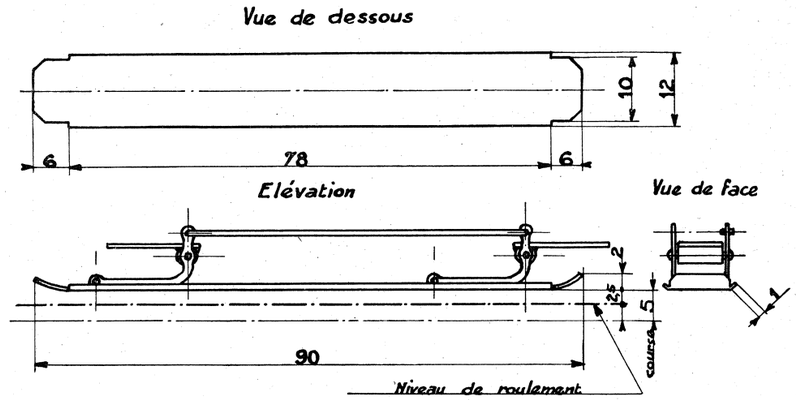
NOTE IMPORTANTE. — Nous rappelons à MM. les Secrétaires de Club, qu'ils doivent nous faire parvenir tous communiqués le 15 du mois précédent la date de parution du numéro dans lequel doivent figurer leurs avis.

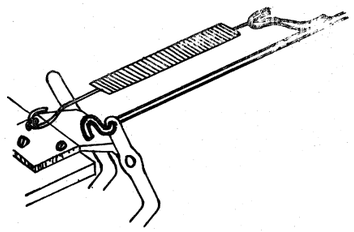
# TRUCS ET MOYENS

### Ski de prise de courant pour traction par plots

Les skis de prise de courant par plots sont, en général, assez délicats à réaliser. C'est ici, à l'inverse des frotteurs normaux, une grande surface qui doit épouser les différents niveaux des plots-contacts. Etant donné sa grande longueur, ce frotteur doit se déplacer verticalement et parallèlement à la voie. Il doit être souple et doux tout en assurant un contact suffisant. C'est pour remplir ces conditions que nous avons adopté le système à parallélogramme qui nous a donné toute satisfaction.





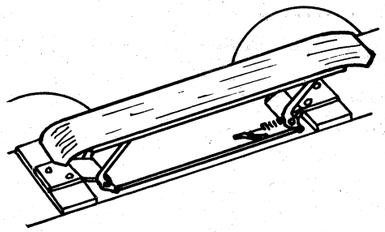
Construction : Celle-ci est fort simple : une lame de chrysocal (bronze phosphoreux) de 4/10es, découpée et cambrée suivant tracé du dessin ci-dessus, constitue le patin lui-même (fig. 1).

Les petits bras du parallélogramme, qui supportent le ski, sont constitués par des biellettes (réf. 2053 du catalogue général JFJ) cambrées à la demande. L'articulation est assurée par un axe, soudé en bout des biellettes, qui traverse un petit morceau de tube soudé lui-même sur le patin (fig. 2).





Les supports de l'ensemble du frotteur sont formés par deux petites plaquettes en laiton, découpées et cambrées si besoin est, suivant l'emplacement du lieu de fixation au châssis. Sur ces plaquettes sont soudés deux autres petits morceaux de tube, qui assurent l'articulation du parallélogramme de la même manière qu'aux autres extrémités des biellettes (fig. 2, 3 et 4).



La tringle reliant les deux biellettes extrêmes n'est pas obligatoire au bon fonctionnement du frotteur; elle ne sert, en effet, qu'à fournir un point d'appui au ressort de rappel qui, suivant la disposition de la machine à équiper, peut être situé ailleurs (fig. 2 et 3).

Enfin, dernière recommandation, le fil de prise de courant doit être très souple et soudé à l'intérieur du patin (fig. 2).

Ets J. F. J.

# PETITES ANNONCES

TARIF : LA LIGNE
Annonce privée ..... 30 fr.
Annonce commerciale.. 40 fr.

1. **VENDS** occasion très bon état, important matériel 00 dont : transfo Antal; 231 Antal; voitures M.G.; wagons; voies et aiguilles V.B., etc... Valeur totale : 30.000. Bauduin, 5 bis, rue Philibert-Caux, Bihorel (S.-I.).
2. **AMATEUR** cherche H0 matériel fixe et roulant en occasion, parfait état. Trux, 94, rue Franchet-d'Espérey, Casablanca.
3. Stock de jouets en HO à liquider aux meilleures conditions. S'adresser : Watrinet, 15, rue Serpenoise, Metz (Moselle).
4. **A VENDRE** 900 fr. franco, 50 roues rayons 24 m/m pour wagons. Amilhat, 30, rue David-Raynal, Bordeaux.
5. En « **O** ». Liquidation d'un stock de Maerklin visible 108 rue de Turenne. Vente d'une B.B. 2 moteurs b e à 5.000 fr.; d'une rame hornby, 5 pièces modifiée, ent. neuve. Minet, 13, avenue J.-Jaurès, à Mézières (Ard.).
6. **A VENDRE** 141 P.L.M. de Gaume, bon état. Prix demandé 30.000 fr. Degors, 24, rue Lafayette, Lyon (Rhône).
7. **VENDS HO** cause changement écartement, une Boër 030 construction P.M.P. invers. cellule. LOISEAUX, 97, rue Folie-Méricourt, **Paris-XI°.**
8. **RECHERCHE** Loco-Revue numéros 1 à 44. Dispose 45 à 91. Labo-Modèle, 32, rue Henri-Martin, Colombes (Seine).
9. **A VENDRE** matériel au 1/43e, 2 voitures Munier Nord : 5.000 fr.; 2 fourgons S.N.C.F. pour Rapides : 3.200 fr.; 1 citerne, 2 essieux J. F. à vigie : 1.700 fr.; 1 wagon à primeurs 2 essieux : 1.300 fr.; 1 tombereau 2 essieux à ressorts : 1.500 fr.; 1 loco-tracteur B.D.R. suivant plan Loco-Revue moteur J. F. Standard, jamais roulé : 4.500 fr.; 1 poste d'aiguillage à 8 leviers : 800 fr.; 5 leviers d'aiguilles : 400 fr.; 2 signaux carrés absolus J.F. : 550 fr.; 10 renvois pour signalisation 400 fr.; Loco-Revue 40 à 66 : 1.600 fr.; 20 plans Loco-Revue : 1.200 fr.; « Les Trains Miniatures » et « La Construction des Trains Miniatures » par Géo Monseron, les deux : 500 fr. Tout ce matériel est neuf. Je céderai le tout en un seul lot pour 18 mille francs franco de port et d'emballage. Ecrire avec timbre à J. Heurtier, 57, rue d'Antrain, Rennes (Ille-et-Vil.). Je cherche également matériel HO, particulièrement locos 231, 141, à inversion manuelle. Possibilités d'échange.

## CORRES PONDANCE

Mr Harold W. WHITTLE 159 Military Road, Semaphore, SOUTH AUSTRALIA serait très désireux de correspondre en anglais avec des Amateurs Français. Notre correspondant possède un très vaste réseau en H0 de plusieurs centaines de mètres. Le parc à machines comprend sept locomotives et le parc matériel roulant : 75 voitures et wagons.

# Etabts FOURNEREAU

C.C.P. 1577-38 PARIS — **"LE SABLEN", AURAY** (Morbihan) — R. C. Lorient 14.207 b

**Tél. : 65**

**S.A.R.L. au capital de 500.000 fr.**

**MAQUETTES ET MODÈLES RÉDUITS DE CHEMINS DE FER**

## Le plus GRAND CHOIX de pièces détachées en Ecart: O

MOTEURS — BOITES DE CONSTRUCTIONS — MATERIEL FIXE

Catalogue général illustré .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. **150 fr**
Pièces détachées seulement.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. **50 fr.**

**PROCHAINEMENT : ROUES ISOLÉES**
**— pour marche à deux files de rails —**

**Caisse wagons marchandises** tout bois construites suivant principe des boîtes de constructions : Tombereau 2 essieux.. .. .. .. .. .. **600 fr.**
Couvert 2 essieux .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. **1.000 fr.**
Couvert à bogies type TP .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. **1.500 fr.**

**SÉLECTION DE MODÈLES SUPER-DÉTAILS AU 1/43e**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Locomotive Nord, type 230-D .... | **45.000 fr.** | avec roues isolées | **50.000 fr.** |
| Locomotive Sud-Est, type 242-BT. | **50.000 fr.** | | **55.000 fr.** |
| Locomotive Sud-Ouest, type 240-P | **55.000 fr.** | | **61.000 fr.** |
| Locomotive Nord, type 150-P.... | **55.000 fr.** | | **61.000 fr.** |

Toutes ces machines sont équipées de notre fameux moteur Type A-50 avec arbre à cardan et vis sans fin.

Bloc moteur à 3 essieux, type 231 RBD monté avec moteur A.50, cardan, vis sans fin, roues et distribution complète .. .. .. .. .. .. .. .. .. **6.750 fr.**

**(Taxes en sus 2,50 %)**

Agent pour la Suisse : « **Tous Modèles Réduits** », **S.A., 5, rue Montbrillant, GENÈVE**
Agent pour la Belgique : **M. DE CUYPER « Les Modèles D.G.H. »**
**. 24, rue de la Bienfaisance, BRUXELLES**

**N.-B.** — Les Ets JFJ s'excusent auprès de leur clientèle de ne pouvoir continuer, étant donné les hausses des matières premières ainsi que celles du carton et du papier, à incorporer les frais de port et d'emballage dans les prix indiqués sur leurs catalogues. Leurs clients voudront bien en conséquence, prévoir une provision pour ces frais supplémentaires.

## THE MODEL RAILWAY NEWS

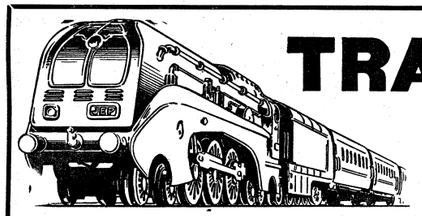
La plus ancienne revue anglaise sur les Modèles Ferroviaires en Grande-Bretagne

PARAIT MENSUELLEMENT sur 32 pages
Grand format 18 × 25

**Très nombreux clichés et diagrammes sur beau papier couché**

Le Numéro : **60 fr. franco**
Abonnement annuel : **600 fr.**

Agent pour la France :
Editions « LOCO-REVUE »



# TRAINS JEP

**JEP 1949**

**CINQUANTE ANNÉES - DE SUCCÈS -**

Depuis cinquante ans, les trains **JEP** mécaniques et électriques, les premiers des trains jouets français, font la joie des enfants.

Les trains **JEP** sont de véritables modèles en réduction, d'une précision parfaite et d'un fini merveilleux, des grands trains en circulation sur les réseaux français.

En plus d'une gamme très complète en voie 0, **JEP** présente maintenant tout un ensemble en voie 00, loco aérodynamique 232, wagons voyageurs et marchandises de toutes sortes, rails, croisements, aiguilles, signaux et de nombreux accessoires.

Demandez nos catalogues.

**LE JOUET DE PARIS, 39, boulevard Beaumarchais, PARIS (3e)**

## " SHIPS and SAILING "

Nouvelle Revue Mensuelle
publiée par Al. KALMBACH

**VOILIERS**
**CARGOS**
**PAQUEBOTS**

TOUTE la VIE MARITIME
**aux Editions « Loco-Revue » Auray**
(Morbihan) Franco : **200 fr.**

## OCCASION EXCEPTIONNELLE

A VENDRE, en provenance du démontage du réseau Montecalvitien
**ENCORE QUELQUES PIÈCES**

Voies droites et courbes à deux files de rails, traverses à l'échelle, en coupons de longueurs diverses, 0m50 maximum. — Rayon 0m90 et 1 mètre.

Prix : **250** fr. le mètre franco

Aiguillages simples D ou G.
Rayon 0m90 et 2m25

Prix : **625** fr., pièce en 0,90, franco
**850** fr., pièce en 2,25, franco

**Envoi contre mandat adressé aux**
Etablts J. FOURNEREAU,
à AURAY (Morbihan)

## LABO-MODÈLE

**J. LAGADEC**

**Tout ce qui concerne**
**les « P'TITS TRAINS »**
**à COLOMBES**
**32, rue Henri-Martin, 32**

## CONSERVES DE BRETAGNE

« NOTRE SPÉCIALITÉ »

**DÉLICIEUSES COQUILLES SAINT JACQUES PRÉPARÉES au BEURRE FIN de BRETAGNE**

**180 fr.** la boîte de 250 gr. pr 3 pers.
**340 fr.** la boîte de 500 gr. pr 6 pers.

**Franco de Port et d'Emballage**
Toutes taxes comprises

**Conserves de : Petits Pois, Haricots, Flageolets, Pâté de Porc, Thon et Sardines à l'huile.**

Catalogue sur demande

**HUETTE-LERAY et Fils**
**Conserves alimentaires**
**AURAY (Morbihan)**
Maison fondée en 1905

## MODEL RAILROADER

**La Revue Mensuelle sur le Modèle Réduit Ferroviaire la plus importante du monde entier**

Le numéro : **180 fr. franco**
Numéro spécimen : **130 francs, franco**
**AUX EDITIONS « LOCO-REVUE »**
AURAY (Morbihan)

# MUNIER
CONSTRUCTEURS

21, AVENUE DE LA MARNE
COMPIÈGNE

**POUR AVOIR UN MATERIEL ROULANT**
rigoureusement à l'échelle, superdétaillé à l'extrême,
facile à monter

**UTILISEZ NOS BOITES DE CONSTRUCTION**
qui permettent de réaliser, en écartement 0 :

**LOCO-TENDER 222 TA, jolie petite machine de manœuvre.**
**LOCO-TENDER 141 TC du NORD, puissante locomotive de banlieue.**
**LOCO 220 OUEST et son tender, Modèle ancien plein d'attraits.**
**LOCO 230 D du NORD et son tender, machine pour express.**
**LOCO 140 A du NORD pour trains de marchandises et mixtes.**

Et la dernière sortie de nos ateliers : **La 141 R et son tender 30 R**

la plus superdétaillée de toutes les maquettes existant sur le marché.
Réalisme absolu.

**Toutes ces locomotives sont entièrement en bronze fin et en laiton 1er titre.**

AUTRES FABRICATIONS : **VOITURES NORD et EST** grandes lignes, **ALLEGE postale, WAGONS de marchandises, etc. et TOUS ACCESSOIRES** rigoureusement à l'échelle et comportant tous les détails.

**TARIFS : 50 francs en timbres**



# Éditions LOCO-REVUE

TOUT CE QUI CONCERNE LES CHEMINS DE FER RÉELS ET MINIATURE
C.C.P. 20 81-39 Paris — **Tél. 65 — AURAY (Morbihan)** — R. C. Lorient 21510

EDITIONS « LOCO-REVUE » :

**Nouveau Catalogue,** édition juin 1950..... Franco **30 »**
**(Hausse de 20 % sur tous les plans)**

**—— OCCASIONS DU MOIS ——**

**Model Railway Handbook**, par Basset-Lowke. Une belle édition sur couché donnant une vue d'ensemble du modèle réduit en tous écartements franco **450 fr.**

Le « **Memento de l'Amateur** » est provisoirement épuisé (3e édition en cours)

**——— NOUVEAUX PLANS ———**

**1531 - Fourgon autom.** Type **50 »** **1705 - Autorail léger.** type × 5500.... **50 »**
**1532 - Voiture autom.** Chamonix **50 »** **1220 - Locomotive 140 C Ouest**.... **75 »**
**1220 b - Tender à bogies 18 M 3 Ouest**.... **50 »**

| | Prix | Franco |
|---|---|---|
| **Loco-Revue, année 1947, nos 46 à 50. Le numéro**..... | **50 »** | **50 »** |
| **Loco-Revue, année 1948, non reliée**..... | **660 »** | **680 »** |
| **Loco-Revue, année 1949, non reliée**..... | **750 »** | **770 »** |
| **Loco-Revue**, année 1950, non reliée..... | **750 »** | **770 »** |
| Reliure mobile pour l'année ..... | **350 »** | **450 »** R (1) |
| **Album des Locomotives à Vapeur de la S.N.C.F.**, par J. Fournereau. Descriptions de 100 machines avec photos et plans | **1.200 »** | **1.400 »** R (1) |

**PORT ET EMBALLAGE EN SUS** (1) envoi recommandé



**BENELUXIENS** **J.-R. EDOUARD**
MODÉLISTES & AMATEURS
**94, avenue Albert, BRUXELLES. Tél. 4325.09**
Grossiste et concessionnaire exclusif
présente : **Echelle HO/OO, 1/86e**
**Eléments de voie, accessoires** : VB, Midlin, Lupke, etc.
**Locos vapeur** : Miniatrain, Eckart, PMP, Roudhouse, Pennline, etc.
**Locos électr.** : Miniatrain, PMP, Vionnet, Jibby (Ae 4/7).
**Wagons** : VB, Martin, Roundhouse, Globe, HM, Laconia, Spanner, etc.
**Voitures** : PMP, Martin, SMCF, Sampson, Laconia, etc.
**Accessoires** : Airmer, Leuthold, VB, Thorey, SMCF, etc.
**Décoration** : Claude, Le Roy, Starline, Colbert, Vau Pe, Cropsy, etc.
**Signaux** : Ruco, Disque Rouge, Midlin, Edouard.
**Caténaires** : W.V., UWI, VB, Edouard.
**Ponts, Tunnels** : Kuchs, WV, HS, Hergenrother, Starline, etc.
**Profilés, Visserie** : Leuthold & Co, Nemec.
**Brasure à froid** : Akema.
**Tramways** : Femo.
**Transfos, Commutatrices, Cellules, etc.** : Hag, Edouard, etc.
**Couleurs** : Roudhouse, Globe.
**Moteurs** : Leuthold, Gérard, Kuch, PMP, Femo, etc.
**ECH. O, 1/43e**
**Eléments de voie** : Leuthold, Hag.
**Locos, Voiture** : Munier, Hag.
**Accessoires** : Munier, Claude, etc.
**Publications** : Miniaturbahnen, Miba, plans divers.
**Constr. de réseaux et maquettes industrielles**
**Accessoires, bateaux, machines à vapeur** : Ships Models Co.
Envoi du catalogue : 20 fr. B
Conseils techniques sur demande
**Dépositaires** : **Bruxelles** : Ferber, Brand Frères, Aviatic, Liger, Maison Luc, Minimecanic. — **Anvers** : Standard House, Willms. — **Liège** : Obra. — **Charleroi** : Pierard. — **Gand** : Maës.



**TOUS TRAINS MINIATURE**
* *
TOUS ECARTEMENTS
* *
NEUF ET OCCASIONS
* *
PIECES DETACHEES
**HO** et **O**
* *
# J.-R. ALLARD & Cie
72, r. d'Amsterdam
**Paris - Saint-Lazare**
* *
*AMATEURS !*
*nous avons ce que vous cherchez !*
— TIMBRE POUR RÉPONSE S.V.P. —



D G H
**Rue de la Bienfaisance, 24**
BRUXELLES-NORD
Reg. Com. Bruxelles 164.530

# Les Modèles D.G.H.

***vous présentent quelques nouveaux articles de leur collection :***

**CELLULES REDRESSEUSES OXY-METAL :**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Pour locos H0 à 2 enroulements**..... | **51 »** | **Pour transformateurs 20 V - 0,6A**.... | **168 »** |
| **Pour locos H0 à 1 enroulement**..... | **102 »** | **Pour transformateurs 20 V - 1,5A**.... | **306 »** |
| **Pour locos 0 à 1 enroulement**..... | **168 »** | **Pour transformateurs 20 V - 3A**.... | **456 »** |

**AMPOULES :**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Vertes ou rouges** ..... | **13 »** | **Claires** ..... | **11 »** |

**20 V., socket de 5 mm., globes de 6 ou 9 mm., semblables aux ampoules Märklin 495 et 499**

**PANTOGRAPHES :**
**En fil d'acier, pour H0, les plus beaux réalisés à ce jour pour leur prix :**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Type avec isolateurs**..... | **50 »** | **Type simplifié** ..... | **27 »** |

**ELECTROS pour Moteurs d'aiguilles :**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Pour H0 sans lanterne**..... | **24 »** | | |
| **Pour H0 avec lanterne**..... | **40 »** | **Pour 0 sans lanterne** ..... | **26 »** |

**CATENAIRES :**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Poteaux s'adaptant à toute voie à socle métallique** ..... | **9 »** | **Poteaux à implanter dans la table du réseau** ..... | **9 »** |

**Caténaire avec fil de suspension :**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Longueur 18 ou 19 cm.** ..... | **9 »** | | |
| **Longueur 23 ou 27 cm.** ..... | **6 »** | **Longueur 36 ou 37 cm.** ..... | **7 »** |

**Vente uniquement par l'intermédiaire des magasins spécialisés. — Prix en francs belges.**

PRODUCTION SOLOGNOTE DE MATÉRIEL FERROVIAIRE ET SYLVESTRE
EN RÉDUCTION POUR LES ECARTEMENTS H0, 00, 0 ET I

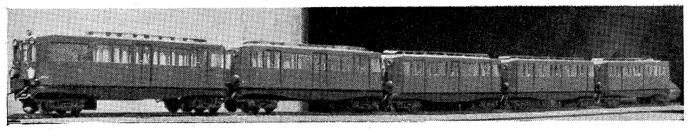
■

# René CLAUDE

MODELMAKER

Domaine des ETANGS-SECS, par ARDON (Loiret)

**Téléph. 9 à Mézières-les-Cléry**



**Rame métallique HO Type Vincennes — MAILLOT 1910**
(Matériel P.M.P. modifié et perfectionné par M. René CLAUDE)

■

**En vente dans toutes les Maisons spécialisées et**

**aux Etablissements J. FOURNEREAU à AURAY (Morbihan)**
Représentant général pour la France.

**aux Etablissements J.-R. EDOUARD, 94, av. Albert à BRUXELLES (Belgique)**
Agent général pour le Bénélux.

aux **Etablissements ONORATO ISACCO, Corso Vittorio Emanuel, 36, à TURIN (Italie).** Agent général pour l'Italie.

**Jacques de CASTRO RAPOSO, avenida Joâo XXI, N° 9 Esqd° - LISBONNE (Portugal).** Agent général pour le Portugal.

**Fritz NEMEC - VDI - 13 b Frontenhausen Ndb - Allemagne.**
Agent général pour l'Allemagne.

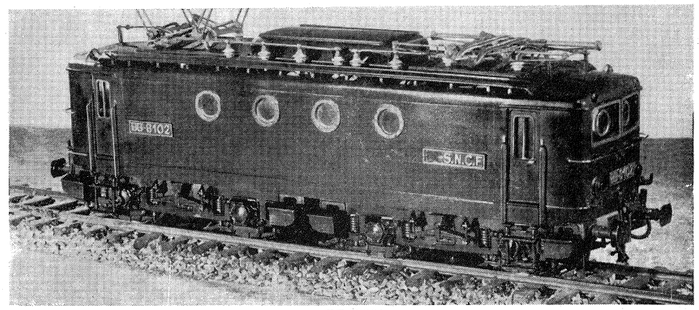
**aux Etablissements T.M.R., 5, rue Montbrillant à GENÈVE (Suisse)**
Agent Général pour la Suisse.

Sur demande, envoi du Tarif 1949 contre 28 francs en timbres-poste

108, RUE DE TURENNE
PARIS (3e)

# KILOMÈTRE 108

Turbigo 64-79
Métro : Filles-du-Calvaire




BB 8001.

**TOUTES FOURNITURES POUR MODELES REDUITS ET MAQUETTES DE CHEMINS DE FER**
**Toujours en stock en « 0 »**

**Les productions R. VARIN en boites de construction ou en détail : 141-P, 231-G P.L.M., 030-TB, BB-8001, 2-D-2 502. Voitures Est à deux essieux suspendus.**
**Bogies Pensylvania et Diamond à ressorts agissants.**
**Roues de Wagons en acier décolleté de précision. - Roues motrices et porteuses tous diamètres (bronze)**

**NOUVEAUTÉ** : Berceau bronze pour montage en boggies du moteur A-50 Fournereau, montage facile, puissance extraordinaire, souplesse, silence.

CARTER A BAIN D'HUILE, monté avec couple 1/15 ou 1/20 avec un essieu et arbre pour moteur, peut servir pour tous types « vapeur ». — RHEOSTATS, TRANSFOS, redresseurs toutes puissances, modèles impeccables; ce qui se fait de mieux. — PROFILÉS et traverses 0 et H0. — VOIE BATIMETAL. — PEINTURES MATES, NOIR, VERT, MARRON. — Pistolets.

**TOUTES LES PRODUCTIONS DES ETABLISSEMENTS FOURNEREAU.** En boîtes de construction ou en détail. Plans et librairie.

Conseils et renseignements par Ingénieurs spécialistes tous les jours, de 10 h. 30 à 12 h. et de 15 h. 30 à 19 h. — Catalogues « 0 » et photos des 141-P, 231-G 030, BB-8001, contre 30 fr. en timbres. Listes H0 contre 15fr.

A partir de septembre, tous les mois un article sacrifié.

Distributeur des Fabrications R. VARIN pour le Benelux : M. DE CUYPER, 24, rue de la Bienfaisance à Bruxelles

# A la Source des Inventions

**56, Boulevard de Strasbourg. — PARIS (10e)**
(près des gares de l'Est et du Nord)

LA PLUS IMPORTANTE ET LA PLUS ANCIENNE MAISON DE :

**MODÈLES RÉDUITS**

**PLANS ACCESSOIRES BOITES MATERIELS FINIS**

**en O et HO**

**LES MEILLEURES MARQUES ET MARKLIN**

SUR NOTRE
**DOCUMENTATION GÉNÉRALE** de 84 pages - 400 photos contre mandat-carte de 115 fr.

EXPEDITIONS : Province, Colonies, Etranger
Recommandée par la Légion Franco-Belge.

OUVERT LE LUNDI

# LA MAISON DES TRAINS

S. A. R. L. au Capital de 50.000 francs

**24, Passage du Havre - PARIS (9e)**

Metro Caumartin (à l'entresol, pas en boutique)

Téléphone : Trinité **13.42**

**NOUVEAUTÉS EN HO**

**DE CHEZ T.A.B. : Superbe 2D2**, moteur cinq pôles, doux et extra puissant. Inversion par courant redressé. Prix .. .. ..